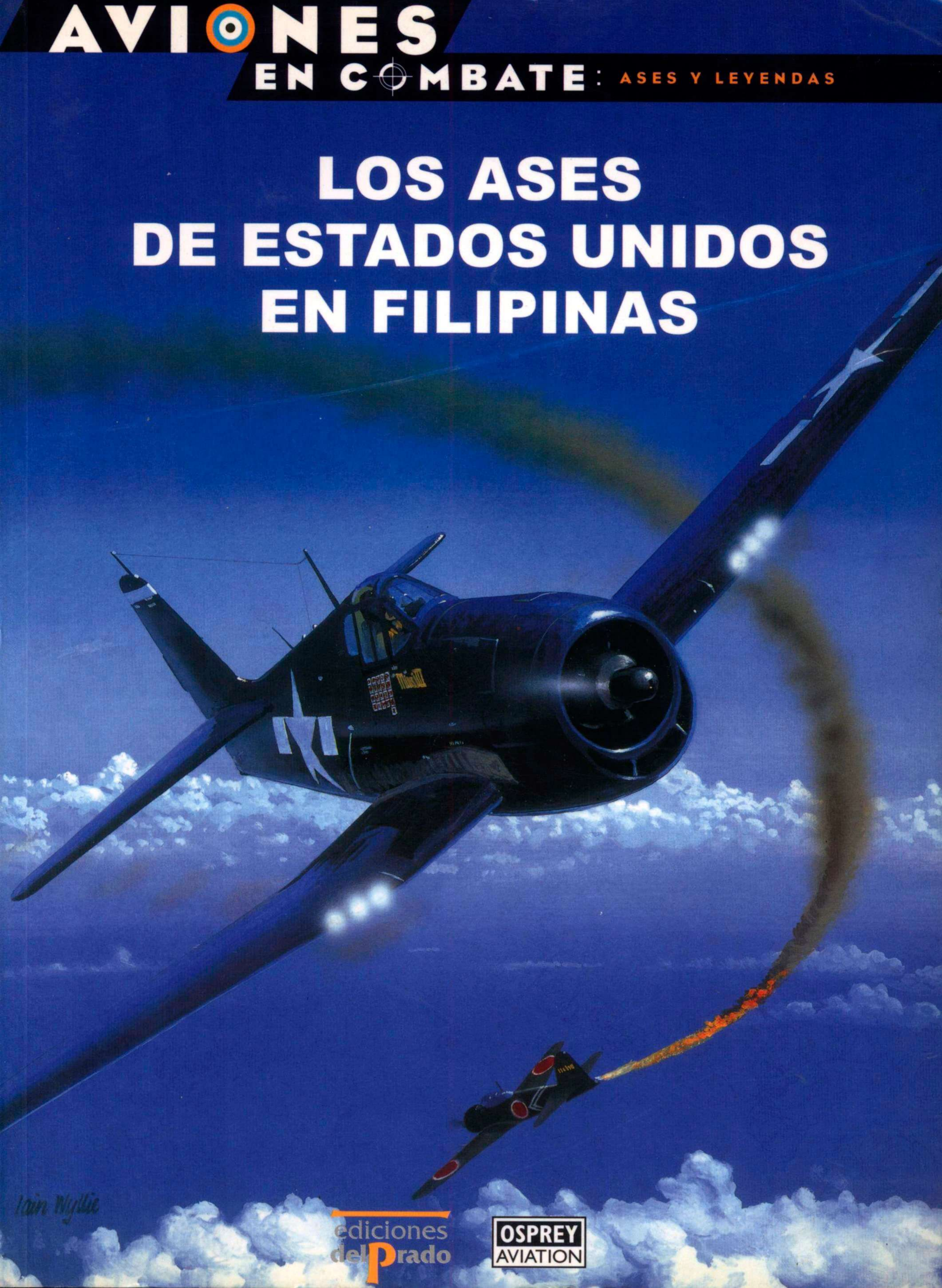
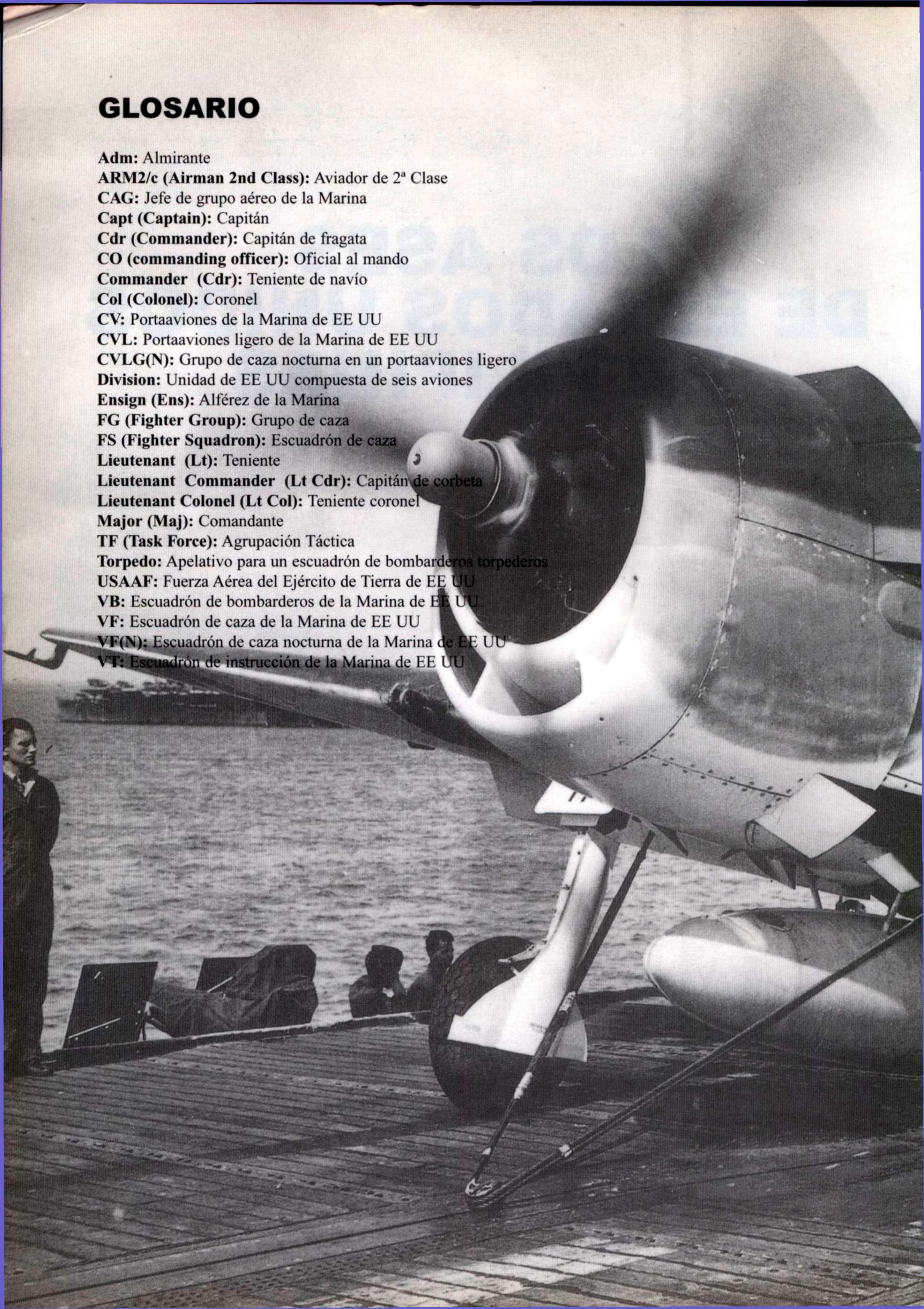

AVIONES
EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS
LOS ASES
DE ESTADOS UNIDOS
EN FILIPINAS
Iain Wyllie
ediciones delPrado
OSPREY AVIATION

LOS ASES DE ESTADOS UNIDOS EN FILIPINAS



GLOSARIO

Adm: Almirante
ARM2/c (Airman 2nd Class): Aviador de 2ª Clase
CAG: Jefe de grupo aéreo de la Marina
Capt (Captain): Capitán
Cdr (Commander): Capitán de fragata
CO (commanding officer): Oficial al mando
Commander (Cdr): Teniente de navío
Col (Colonel): Coronel
CV: Portaaviones de la Marina de EE UU
CVL: Portaaviones ligero de la Marina de EE UU
CVLG(N): Grupo de caza nocturna en un portaaviones ligero
Division: Unidad de EE UU compuesta de seis aviones
Ensign (Ens): Alférez de la Marina
FG (Fighter Group): Grupo de caza
FS (Fighter Squadron): Escuadrón de caza
Lieutenant (Lt): Teniente
Lieutenant Commander (Lt Cdr): Capitán de corbeta
Lieutenant Colonel (Lt Col): Teniente coronel
Major (Maj): Comandante
TF (Task Force): Agrupación Táctica
Torpedo: Apelativo para un escuadrón de bombarderos torpederos
USAAF: Fuerza Aérea del Ejército de Tierra de EE UU
VB: Escuadrón de bombarderos de la Marina de EE UU
VF: Escuadrón de caza de la Marina de EE UU
VF(N): Escuadrón de caza nocturna de la Marina de EE UU
VT: Escuadrón de instrucción de la Marina de EE UU

LOS ASES DE ESTADOS UNIDOS EN FILIPINAS

OSPREY AVIATION

ediciones del Prado



Ilustración de portada:
El mejor as de la Marina de EE UU durante la guerra, y máximo exponente del Hellcat, Cdr David McCampbell (junto con su punto) libró su propia batalla personal contra una formación de 80 enemigos en la mañana del 24 de octubre de 1944, el primer día de la Batalla del Golfo de Leyte. Sus superiores ya le habían advertido al CAG McCampbell, que de hecho ya era el primer as de la Marina, que su pérdida en combate supondría un serio revés para la moral y que, al tener ya 34 años, debía dejar a los más jóvenes del VF-15 que asumieran el combate contra los japoneses. Sin embargo, aquel día fueron necesarios todos los pilotos de caza del *Essex* para defender a la agrupación táctica y McCampbell insistió en que todavía era piloto de caza, así que también debería despegar; la autorización para su participación en esta salida se tomó apresuradamente en el puente de mando. Debido al hecho de que no estaba previsto que McCampbell volara y que el *Minsi III* nunca era pilotado por nadie más, se había situado este caza en la cubierta del hangar sin armar para el combate. Cuando llegó la noticia de que el CAG iba a despegar fue rápidamente elevado hasta el techo y cargado con el máximo de combustible que el tiempo permitía, un depósito auxiliar completo y los depósitos del fuselaje parcialmente llenos. Con esta configuración despegó desde el *Essex* casi en tiempo récord, mandando los últimos siete Hellcat del Fighting 15 hacia el cielo para interceptar una incursión en aproximación de proporciones impresionantes. Fumándose un cigarrillo durante toda la patrulla, el CAG se puso inmediatamente a aniquilar a la inmensa formación japonesa con el F6F 5 *Minsi III* (BuN° 70143) y, en el momento en que rompió el contacto, 90 minutos después tras agotar tanto el combustible como la munición, McCampbell había reclamado nueve cazas derribados y otros dos más probables; esta ilustración de Iain Wyllie, un encargo especial, muestra al primero de los cinco Zeke reclamados por McCampbell cayendo en picado con un rastro de humo y llamas. Al darse cuenta de que no disponía de combustible suficiente para llegar al *Essex*, el CAG-15 se dirigió al USS *Langley* y, momentos después de finalizar una suave recuperación, su motor se detuvo debido a la falta de combustible. El Capt David McCampbell murió en el verano de 1996, tras haber llegado a la edad de 86 años.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Basado en extractos de:
Helldiver Units of World War 2, de Barrett Tillman, © Osprey 1997
Hellcats Aces of World War 2, de Barrett Tillman, © Osprey 1996
P-38 Lightning Aces of the Pacific and CBI, de John Stanaway,
© Osprey 1997

Traducción: Rodolfo Muñoz Casado

Ediciones del Prado
Cea Bermúdez 39 6º
28003 Madrid, España

Ilustración de portada de Iain Wyllie
Perfiles de aviones y dibujos a escala de Tom Tullis y Mark Styling
Ilustraciones de figuras de Mike Chappell
Dibujos a escala de Mark Styling

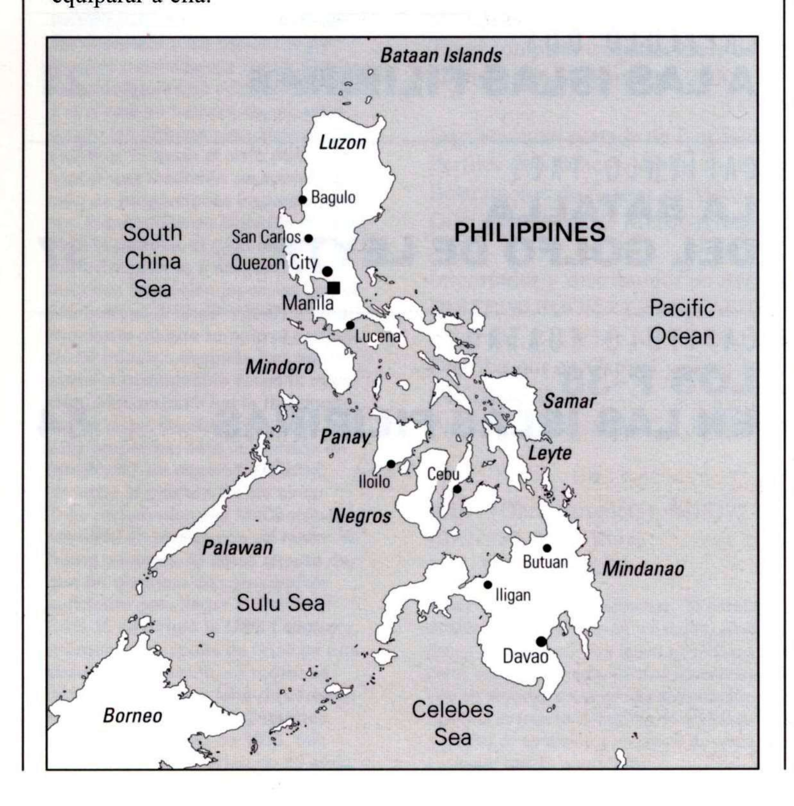
Importador y distribuidor en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1092 Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Avda. Belgrado, 634, 4º I. 1092- Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-389-1
D.L.: M 35041-2000

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

Las Islas Marianas están situadas en el Pacífico occidental, a unos 2.250 km al sur de Japón. Esta cadena también incluye la isla estadounidense de Guam. Sólo seis de las islas están habitadas, incluyendo la más grande, Saipan. Japón asumió el control de las islas en 1914, pero en 1944, después de la Primera Batalla del Mar de las Islas Filipinas, cayeron en poder de EE UU.
Las Islas Filipinas se encuentran entre el sur del Mar de China y el Océano Pacífico, dispersas alrededor de la isla más grande, Luzón. Fueron cedidas a EE UU en 1898 y se convirtieron en una comunidad con gobierno propio en 1935. Japón atacó las Islas Filipinas el 8 de diciembre de 1941, derrotando a las fuerzas mixtas filipino-estadounidenses bajo el mando del General Douglas MacArthur en Bataan y Corregidor en 1942. La legendaria lucha de MacArthur por ganar la guerra del Pacífico demostró su brillante empleo combinado de las fuerzas aéreas, terrestres y marítimas. El polémico MacArthur cuestionó el compromiso del gobierno de EE UU con la guerra en Europa y, finalmente, obtuvo la autorización para reconquistar las Islas Filipinas en lugar de atacar Formosa y el continente chino. Éste era el escenario dispuesto para la Batalla del Golfo de Leyte. Por la variedad y la concentración de las fuerzas implicadas (aéreas, de superficie y submarinas) ninguna otra acción de nuestra época moderna se puede equiparar a ella.



LA PRIMERA BATALLA DEL MAR DE LAS ISLAS FILIPINAS



Con los Double Wasp ronroneando a lo lejos, los Hellcat del VF-8 están preparados para el despegue desde el *Bunker Hill* el Día D (15 de junio de 1944) para el desembarco en Saipan.

La operación *Forager* incluyó a 15 portaaviones rápidos, que se combinaron para lanzar al aire la terrible cifra de 479 Hellcat y patrullar los cielos de las Islas Marianas, asegurando el éxito del asalto anfibio de Saipan, Guam y Tinian. Los pilotos del VF-1 participaron en esta acción y aparecen aquí dirigiéndose hacia sus Hellcat a bordo del *Yorktown* a mediodía del 15 de junio de 1944. Aquella tarde esta unidad tomó parte en varios combates aéreos en Iwo Jima en los que derribó 20 Zeke.

Aunque el objetivo estratégico de la captura de las Islas Marianas era conseguir bases para la Fuerza Aérea del Ejército de Tierra, los medios fueron anfibios. Las unidades de asalto del Ejército y de la Infantería de Marina ocuparon Saipan, Guam y Tinian, pero primeramente se tuvo que lograr la superioridad aérea local. El único medio para conseguirlo era evidente: los F6F Hellcat de Grumman con base en los portaaviones.

El 15 de junio de 1944 la Infantería de Marina de EE UU invadió con éxito Saipan. Como respuesta, Japón ordenó la destrucción de la flota de EE UU que apoyaba el asalto de Saipan. A la semana siguiente los buques de EE UU y Japón entraron en combate entre las Islas Filipinas y las Islas Marianas en la Batalla del Mar de las Islas Filipinas, el mayor enfrentamiento de portaaviones de la guerra.

UN TIRO AL PATO COMO LOS DE ANTES

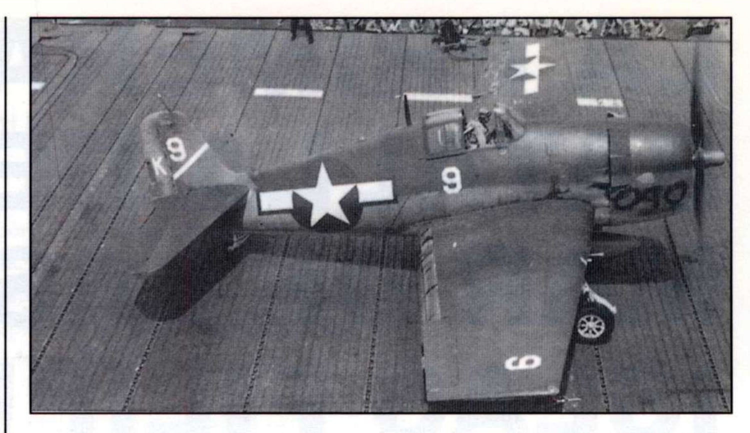
El Vice Adm Mitscher había traído 15 portaaviones rápidos a las Islas Marianas, desplegados en cuatro grupos, seis del tipo *Essex*, el veterano *Enterprise* y ocho de los nueve CVL de la clase *Independence.* En total, los 15 grupos aéreos tenían 479 F6F-3 a bordo, incluyendo 27 cazas nocturnos equipados con radar F6F-3N del VF(N)-76 y VF(N)-77. El destacamento de VF(N) del Gran E estaba compuesto por tres F4U-2 Corsair, lo cual demuestra lo lejos que había llegado el concepto de O´Hare desde que éste muriera prematuramente menos de siete meses antes.

La fase de la superioridad aérea comenzó con las patrullas de caza libre matinales del 11 de junio. A lo largo del día se derribaron siete aviones de reconocimiento japoneses durante la aproximación de la Agrupación Táctica 58, incluyendo un bombardero de exploración Judy por parte del Lt Cdr J. C. Strange, CO del VF-50 (su segundo derribo en un registro final total de cinco). Ésta se convirtió en la primera de las 870 víctimas de los Hellcat durante los dos meses de campaña.



Diversos elementos de los 14 escuadrones de Hellcat comenzaron a debilitar a los defensores a partir de las 13:00 horas de aquella tarde. El que participó más activamente fue el VF-2, mandado por el

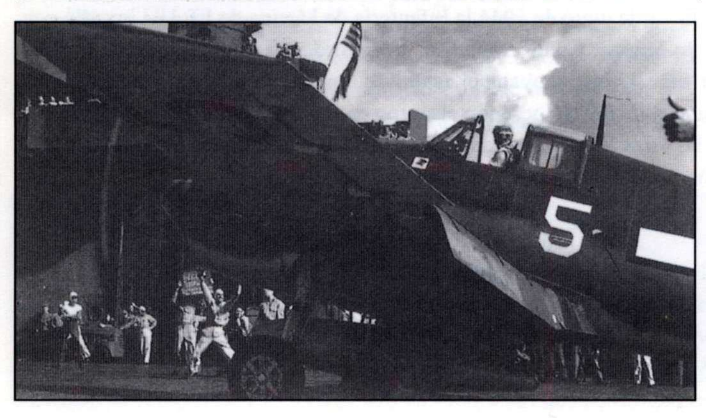
Cuatro días después el VF-1 casi dobló su registro del 15 de junio al derribar 37 aviones en el primer día de la Batalla del Mar de las Islas Filipinas, la batalla de portaaviones más grande de la historia. Dos Zeke (además de un tercero probable) cayeron ante el piloto de este F6F-3 (BuN° 40090), Lt William C. Moseley, aunque pilotaba otro Hellcat (BuN° 41438) el día 19; de hecho, este último aparato resultó tan gravemente dañado en el combate cerca de Iwo Jima que fue lanzado por la borda del *Yorktown* después de que aterrizara de vuelta a bordo del buque.



Cdr W. A. Dean, Jr., que reclamó tres Zeke y un Tojo sobre Guam (finalizó la guerra con 11 derribos). En total, a los pilotos del *Hornet* se les reconocieron 26 victorias, seguidos por los del VF-31 del *Cabot*. El Lt(jg) V. A. Rieger (cinco en total) reclamó tres de los 13 derribos de los Meataxers sobre Tinian.

Tinian era también la base del Grupo Aeronaval 321, el contingente japonés de caza nocturna en las Islas Marianas, al que se ordenó utilizar sus Nakajima J1N contra la agrupación táctica en un ataque a media tarde. El Cdr W. M. Collins, Jr. (nueve derribos) del VF-8 del *Bunker Hill* atacó a un grupo de Irving de esta unidad según ascendían desde su campo de aviación en Gurguan, reclamando él mismo tres, mientras que el Lt(jg) R. J. Rosen (seis derribos) consiguió dos más. A última hora de la tarde, la TF-58 había reclamado 98 victorias confirmadas y la campaña de las Islas Marianas estaba en marcha.

Portando el famoso emblema de los High Hatters de la unidad delante del parabrisas, el Blanco 5 tiene su motor a tope antes de que el piloto suelte los frenos y ruede por la pista de madera del *Yorktown* en la tarde del 19 de junio de 1944, que sería histórica.



El piloto del VF-16, Ens Z. W. *Ziggy* Neff fue el que, probablemente, le dio a la operación de las Islas Marianas su popular apelativo de "Tiro al Pato", pero para los responsables estadounidenses del planeamiento de la invasión de las islas del Pacífico central fue conocida como la operación *Forager.*

La defensa de Japón contra la invasión fue en dos direcciones. En primer lugar, la parte más importante de la 61ª Flotilla Aérea tenía su base en las Islas Marianas con una fuerza oficial de unos 630 aviones, aunque el total real sigue sin conocerse. A pesar de esta considerable fuerza, el Estado Mayor de la Marina en Tokio otorgó incluso más recursos a su segundo contingente en las Islas Marianas, la Primera Flota Móvil del Vice Adm Jisaburo Ozawa, cuyos nueve portaaviones desplegaban casi 440 aviones de caza y ataque. Aunque más pequeña que el componente terrestre, se esperaba que la fuerza de Ozawa, con un mayor radio de acción y movilidad, demostrase que el equilibrio de fuerzas se inclinaba a favor de las fuerzas de ocupación.

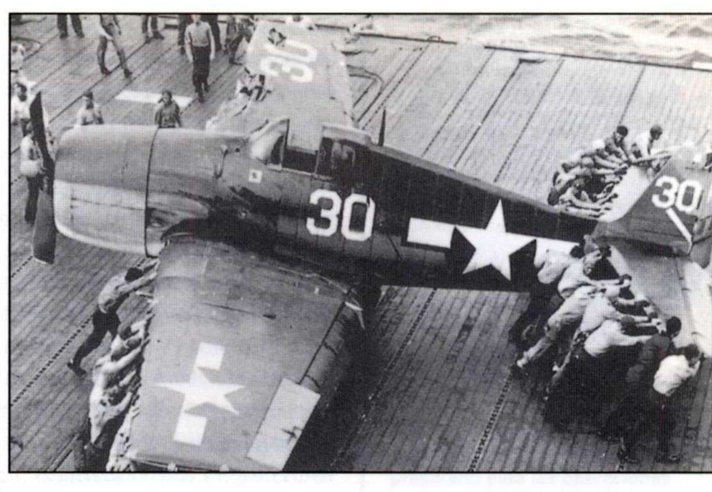
Para impedir que los refuerzos enemigos llegaran a las Islas Marianas, el día 15 de junio se realizaron ataques preventivos contra las Islas Bonin.

Un gancho de cola dañado en combate que se ha partido por la tensión de este aterrizaje bloqueado, lo que ha provocado que el F6F-3 de la última fase de fabricación capotara al aterrizar en el *Yorktown* el 19 de junio.



Una pareja de pilotos del VF-1 del *Yorktown* consiguieron cuatro victorias cada uno el día 15, el Lt P. M. Henderson, Jr, y el Lt(jg) J. R. Meharg, aunque el primero, que acababa de convertirse en as en esta misión, no consiguió regresar. Su Hellcat fue uno de los 12 aviones de EE UU que se perdieron en la neutralización de Iwo Jima, que duró dos días.

Sin duda, las reclamaciones estadounidenses fueron optimistas, pero los daños infligidos fueron reales. Por ejemplo, el Grupo Aéreo 301 de Japón envió 18 Zeke para detener la incursión y 17 se perdieron, muriendo 16 pilotos.



El Blanco 30, manchado de combustible, puede ser un candidato para el fondo del mar a juzgar por los daños sufridos en el borde de ataque del ala derecha en esta colisión del 19 de junio. Este F6F-3, un aguerrido veterano, muestra ya un timón de sustitución (que ha sufrido daños de combate durante su última pelea con el enemigo) de la última vez que se libró por los pelos.

Con la TF-58 reorganizada al oeste de Saipan, en la mañana del 19 de junio comenzó la mayor batalla de portaaviones de la historia. La fuerza de Ozawa había salido desde Borneo seis días antes y, a pesar de la escasa exploración y de las deficientes comunicaciones, había localizado los grupos de cuatro portaaviones de Mitscher y el único grupo de acorazados, de forma que comenzó a lanzar cuatro ataques importantes desde las tres divisiones de los portaaviones. La situación climatológica favorecía a Japón ya que el cielo despejado y el viento de dirección este permitían a la Flota Móvil continuar su travesía hacia los blancos sin la interrupción de las operaciones aéreas. Sin embargo, los estadounidenses también sabían dónde encontrar a Ozawa. Los submarinos de EE UU le habían perseguido desde que salió de Tawi Tawi y, antes de que se entablase el combate de forma total el día 19, habían torpedeado dos de sus portaaviones más grandes, el *Shokaku,* superviviente de Pearl Harbor y su buque insignia, el *Taiho.* En unas pocas horas ambos buques se habían hundido debido a los daños causados.

De los cuatro ataques importantes de Ozawa, sólo tres tenían el potencial para dañar a Mitscher. El primero fue una incursión de 64 aviones desde tres de los portaaviones más pequeños, *Chitose, Chiyoda* y *Zuiho.* Alertados por el radar y esperando a las 10:35, se encontraban en el aire 74 Hellcat de ocho escuadrones. Murieron tres pilotos de los F6F, incluido el jefe del Grupo Aéreo 27 del Princeton, Lt Cdr Ernest Wetherill Wood (que había reclamado dos cazas Dewoitine D.520 de la Francia de Vichy, pilotando los F4F con el VF-41 durante la operación *Torch* en noviembre de 1942), pero la Incursión I fue derrotada por completo. Los pocos pilotos japoneses que penetraron en la patrulla aérea de combate malgastaron sus fuerzas contra el grupo de acorazados.

La Incursión II se registró en los radares estadounidenses unos 40 minutos después del primer ataque. Con 109 salidas efectivas desde el *Taiho,* el *Shokaku* y el *Zuikaku,* este ataque fue el más prolongado del día. También se enfrentó a la concentración más importante de F6F ya que los apremiados controladores de los cazas colocaron en situación mediante los vectores a nada menos que 162 Grumman contra los japoneses. El muy eficiente VF-15 del *Essex* se benefició de unos resultados impresionantes al ser el primero en interceptar tanto a la Incursión I co-

mo a la Incursión II; al final del día, el Fighting 15 (Escuadrón de caza) había reclamado 68,5 victorias. Sin embargo, el segundo ataque de Ozawa consiguió penetrar hasta tres de los grupos operativos, atacando un acorazado y cuatro portaaviones, pero infligiendo daños mínimos. También se perdieron seis Hellcat y tres pilotos al enfrentarse a la Incursión II.

El tercer ataque japonés organizó sólo 49 aviones del *Junyo*, el *Hiyo* y el *Ryuho* y no obtuvo ningún resultado. En el momento en que el ataque llegó al alcance de la agrupación táctica de EE UU a las 13:00 horas, sólo 16 Zeke permanecían en la formación. Fueron vapuleados por un número similar de Hellcat, perdiendo siete A6M5 sin ningún F6F derribado.

La Incursión IV fue una misión en colaboración de las Divisiones de Portaaviones Uno y Dos de Ozawa. Sin embargo, sólo 64 de los 82 aviones enviados llegaron a la zona del blanco, y se quedaron aún más dispersados en ineficaces ataques o en intentos de aterrizar en Guam. Estos últimos fueron recibidos por 41 Grumman de cuatro escuadrones aproximadamente a las 16:00 horas, que derribaron al menos 30 y destruyeron otros 20 sobre el terreno. Dos pilotos de los F6F murieron en esta fase de la batalla.

Aquella tarde se realizaron más Patrullas de Combate Aéreo (PCA) sobre las islas, lo que produjo más combates. Los pilotos del *Essex* reclamaron nueve victorias más, pero su jefe, el Cdr C. W. Brewer (6,5 derribos) desapareció junto con su punto.

El "Tiro al Pato" fue un triunfo tanto de la tecnología como de la instrucción. Incluidos los combates durante las exploraciones a gran distancia, a los 15 escuadrones de F6F se les reconocieron 371 derribos frente a la pérdida de 14 pilotos. Aparte del VF-15, las unidades con más victorias fueron el veterano VF-16 del *Lexington* con 46 victorias, el VF-2 del *Hornet* con 43 y el VF-1 del *Yorktown* con 37. El VF-27 del *Princeton* fue la unidad de los CVL con más victorias con un número similar de 30 hundimientos.

Al frente de una de las interceptaciones del 19 de junio se encontraba el Lt Cdr Frederick A. Bardshar (7,5 derribos), que más tarde aquel mismo día sería ascendido para mandar tanto el VF-27 como el grupo aéreo del *Princeton* tras la muerte de su CAG, Cdr E. W. Wood. Bardshar conserva algunos recuerdos vívidos de los grupos de ataque japoneses que llegaban:

"Nos encontramos con un gran número de bombarderos japoneses monomotores con escolta mientras todavía ascendíamos a unos 14.000 pies. Me quedé asombrado por la inactividad general de los cazas de escolta japoneses, que se mantuvieron en formación por encima de las formaciones de bombarderos mientras tenía lugar la confrontación directa entre los bombarderos japoneses y los cazas de EE UU".

"Se entabló un combate aéreo, uno de tantos. Los escoltas japoneses no se opusieron a la interceptación, ni fueron eficientes después de que se estableciera el combate. Según recuerdo yo reclamé dos aviones. El segundo, un Val, me sacó del combate al lanzarse en picado y después de

Uno de los escuadrones con base en los CVL con más éxito que participó en la operación *Forager* fue el VF-51, asignado al CVLG-51 del USS San Jacinto. Reclamaron 22 victorias entre el 11 de junio y el 25 de julio, de un total final de 50,5 derribos en su único periodo en el frente. El único as del VF-51, Lt Bob Maxwell, consiguió seis de sus siete derribos durante el "Tiro al Pato", incluido un registro triple contra los Ki-61 el 15 de junio. Este F6F presenta una poco habitual muestra de dibujo en el morro en la forma de los dados con el ojo de la serpiente y el nombre de Little Joe en el capot.



que se incendiara a aproximadamente 7.000 pies, el enfrentamiento prácticamente terminó. El cielo estaba marcado con múltiples aviones ardiendo y que caían, además de algunos paracaídas y la artillería antiaérea sobre la fuerza".

"En el VF-27 se había hecho hincapié en la disciplina aérea y de las comunicaciones, y esto se hizo evidente en el enfrentamiento. Por lo general, se mantuvo la integridad de las secciones y se limitaron las transmisiones a lo que viniera al caso. Entre otras cosas, aprendimos que el depósito de la panza del F6F era un elemento de reconocimiento crítico. Los que lanzaran sus depósitos estaban expuestos a ser atacados por aviones de EE UU de otros escuadrones".

"La táctica de nuestra interceptación principal no estaba depurada y éramos bastante vulnerables a los Zero de escolta que disponían de la útil ventaja de la altitud. Al no tener la ventaja de la altitud sobre los bombarderos, nosotros comenzábamos con pasadas laterales horizontales seguidas de persecuciones desde la cola. Todos mis disparos fueron sin deflección, lo que creo que era habitual. Sin duda alguna, los japoneses estaban constreñidos por las limitaciones de combustible".

Aparte de los F6F, las tripulaciones de los bombarderos torpederos y de vuelo en picado con base en los CV reclamaron 4,5 victorias y los pilotos de los FM Wildcat de los portaaviones de escolta añadieron otras cuatro, elevando el total del día hasta las 380 victorias reconocidas. Sigue siendo el mayor total en un día de la historia del combate aéreo estadounidense.

Individualmente, seis pilotos de los Hellcat se convirtieron en ases en un día, acumulando 34 victorias confirmadas en total. Tres eran pilotos del *Essex,* el Cdr David McCampbell, jefe del grupo aéreo, con siete derribos en dos interceptaciones; su jefe de cazas, Cdr Brewer, con cinco, y el Lt(jg) G. R. Carr con cinco; este último llegó a conseguir 11,5 derribos. Dos aviadores del *Hornet* lograron sus victorias en el ámbito del tráfico sobre Guam, uno de ellos el Ens W. B. Webb (siete derribos en total), un antiguo piloto voluntario que reclamó seis confirmados y dos probables, mientras que el Lt R. L. Reiserer (nueve derribos en total) del VF(N)-76 consiguió cinco. El Lt(jg) Alex Vraciu del VF-16, ya el aviador de los portaaviones con más victorias en aquel momento, derribó seis Judy con un total de 18.

El Lt(jg) Vraciu utilizó sólo 360 proyectiles durante esta legendaria acción, derribando los seis aviones en menos de ocho minutos. Como resultado de su éxito con los Judy, Vraciu le quitó el honor de mejor as de la Marina al Lt(jg) Ira Kepford del VF-17; este último había mantenido esta destacada posición desde que consiguió su 16º, y último, derribo pilotando un F4U-1A Corsair en las Islas Salomón el 19 de febrero de 1944. Vraciu mantendría el primer puesto durante cuatro meses más.

A última hora de la tarde del día 20 de junio, los aviones de exploración y los submarinos localizaron a Ozawa retirándose hacia el oeste. El Vice Adm Mitscher, con capacidad para perseguir al enemigo en retirada, lanzó un ataque a 480 km desde cada grupo



El Lt Russ Reiserer, CO del Destacamento 2 del VF(N)-76, preparado para las operaciones nocturnas a bordo del *Hornet,* fue otro piloto que se convirtió en as en un día durante el festín de los Val en Orate el 19 de junio, aunque en esta ocasión su aparato fue simplemente un F6F-3 más que un -3N. Había formado parte de la misión mixta de caza libre del VF-2/VF(N)-76 enviada tras el ataque de Spider Webb y había respondido a la llamada de ayuda de este último.

Al igual que Webb, el Lt Alex Vraciu del VF-16 reclamó seis derribos el 19 de junio, aunque esta acción tuvo lugar durante la mañana casi sobre la agrupación táctica. Al igual que el anterior, que tuvo que luchar para poder disparar las seis ametralladoras de 12,7 mm, Vraciu tuvo problemas mecánicos en combate por una reducción de la potencia del motor. Esta instantánea se tomó momentos después de que saliera de su F6F tras regresar al *Lexington*.



operativo. En total, se realizaron 227 despegues efectivos, incluyendo 96 de Hellcat. Escoltaron a 131 bombarderos torpederos y de vuelo en picado que alcanzaron a la flota japonesa unas dos horas antes de la puesta del sol.

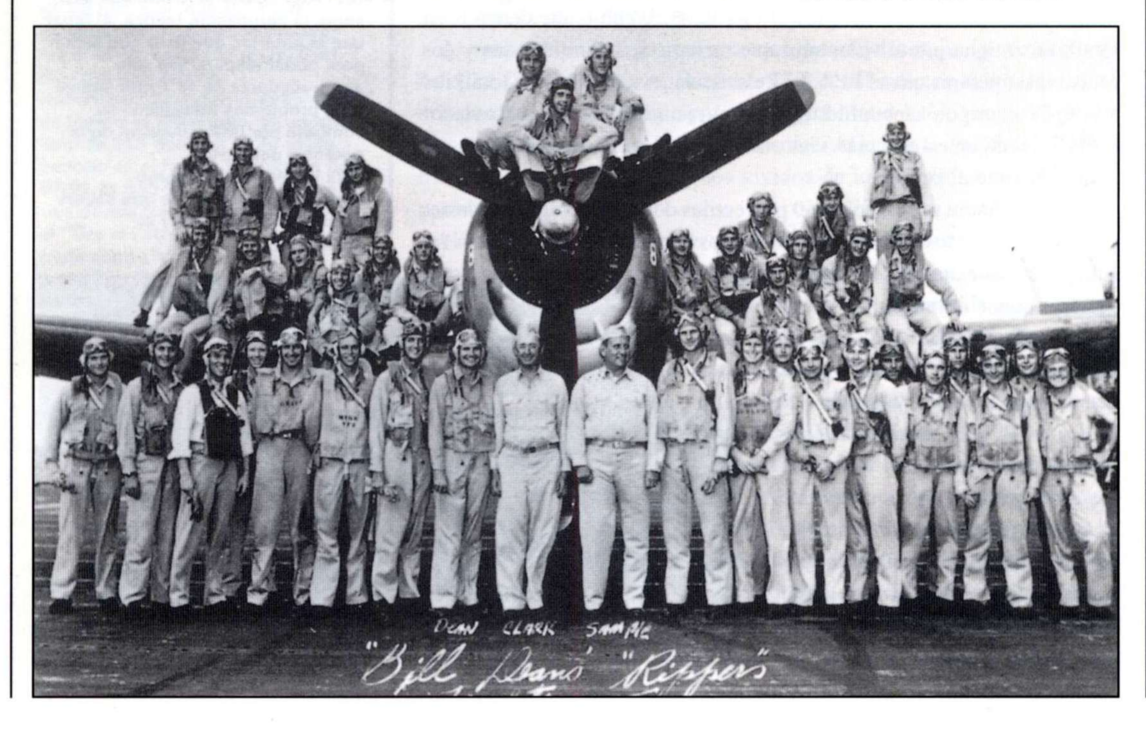
Entre grandes nubes y una espectacular artillería antiaérea, los aviadores de la Agrupación Táctica 58 hicieron avanzar el ataque, al que se opusieron apenas 70 interceptadores. Surgieron combates aéreos sobre cada grupo de portaaviones y sus petroleros de apoyo, reclamando los F6F 22 victorias y siete probables frente a seis bajas.

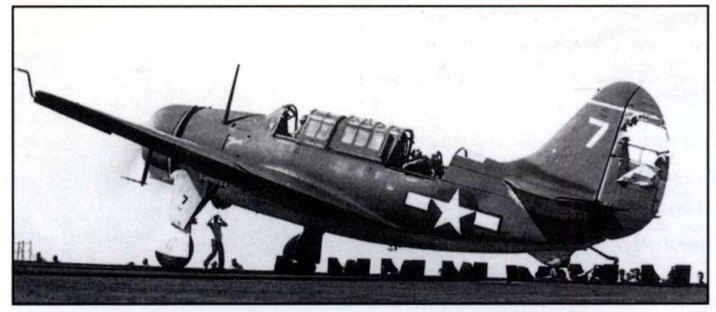
La que participó más activamente fue la formación del *Lexington,* ya que el VF-16 combatió para defender a sus SBD y TBF. Alex Vraciu reclamó un Zero derribado y otro dañado, con lo que elevó su registro hasta 19 confirmados. Otros cinco escuadrones de caza consiguieron victorias, en especial, el VF-10 del *Enterprise* (siete confirmadas) y el VF-14 del *Wasp* (cinco sobre los petroleros). Los pilotos con más éxito de los F6F en esta misión fueron el Ens C. S. Beard (cuatro derribos en total) del VF-50, el Lt(jg) R. C. Tabler (tres derribos en total) del VF-24 y el Ens J. L. Wolf, Jr (cuatro derribos en total) del VF-10, todos con dos derribos.

Los Avenger del *Belleau Wood* hundieron el portaaviones *Hiyo* e infligieron más daños en otros, pero con un coste considerable. Durante el largo regreso en la oscuridad hasta la agrupación táctica unos 70 aviones sucumbieron debido a la falta de combustible o a los daños del combate. Entre éstos se encontraron 14 F6F, que elevaron la pérdida de Hellcat en esta misión hasta 20. La Agrupación Táctica 58 había pagado un precio, pero la supremacía aérea sobre las Islas Marianas estaba ya asegurada.

Al igual que en junio, entre los defensores de Iwo se encontraba el apremiado Grupo Aéreo 301, que también sufrió graves pérdidas en la segunda serie de incursiones. Parcialmente reforzado, el *hikotai* (escuadrón japonés) envió 31 Zero y perdió al menos 17. Debido a la le-

En esta fotografía de grupo del VF-2 aparecen nada menos que 28 pilotos convertidos en ases durante el periodo de servicio de 1943/1944 a bordo del Hornet; esta unidad derribó 245 aviones en un corto espacio de tiempo de nueve meses. Frente a esto, sólo tres pilotos de los Red Ripper desaparecieron en los combates aéreos. Una copia de esta fotografía a dos tercios de tamaño natural se utilizó como parte de una exposición para reclutamiento de la Marina celebrada en el Radio City Music Hall de Nueva York poco después de conseguir definitivamente la victoria en las Islas Marianas.





El Grupo Aéreo 15, que estableció varios récords, entró en combate durante los ataques contra la Isla Marcus en mayo de 1944. El afortunado número siete del VB-15 volvió al *Essex* con la mitad del timón destrozado por un impacto directo de la artillería antiaérea enemiga, pero este SB2C-3 sobrevivió para volar de nuevo.

tal combinación de aviones obsoletos pilotados por pilotos sin experiencia el nivel de bajas japonés no podía sino aumentar.

Los ataques contra las Islas Bonin también marcaron la presentación del último Hellcat, el F6F-5. El VF-13 del *Franklin* fue el primer escuadrón del Pacífico con una dotación completa de la Serie 5, que disponían de motores R-2800-10W con inyección de agua como elemento estándar. El primer derribo para el nuevo caza lo consiguió el Lt A. C. Hudson (un derribo en total), cuya división reclamó tres Zeke en las proximidades de Iwo Jima a primera hora del día cuatro. Al final del despliegue, el Cdr W. M. Coleman (seis derribos en total) y tres de sus pilotos del Lucky 13 se convertirían en ases con los Hellcat Serie 5.

Desde el comienzo de la operación *Forager* a mediados de junio, hasta mediados de agosto, la Marina añadió 58 nuevos ases en sus filas, todos pilotos de los Hellcat. Por lo tanto, después de casi 12 meses de combates, el número total de ases del F6F se situó en 92. Este número estaba a punto de explotar.

PESADILLA EN LAS ISLAS MARIANAS

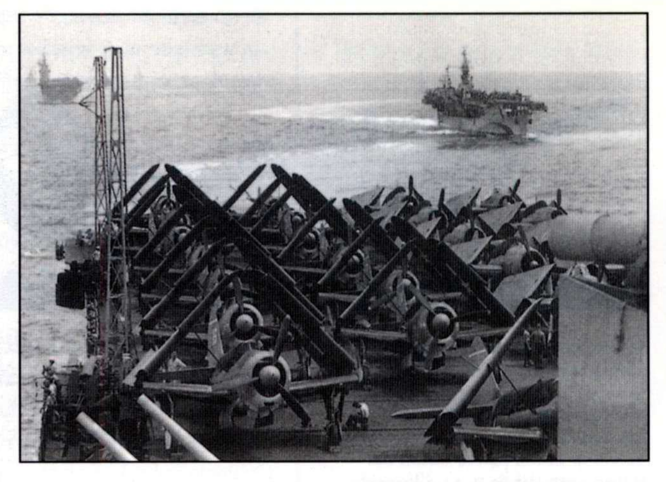
En el momento de la operación *Forager* en junio de 1944 sólo dos portaaviones rápidos mantenían los SBD, el buque insignia de la Agrupación Táctica 58 del Vice Adm Marc Mitscher, el *Lexington* (CV-16) con el VB-16 y su compañero de equipo, el *Enterprise* (CV-6) con el VB-10. El objetivo de la operación *Forager* era doble: ocupar las islas principales de las Marianas (Saipan, Guam y Tinian) y hacer que la Marina japonesa entrara en combate, de forma que se pudieran destruir las unidades importantes de la flota. El siguiente cuadro detalla las unidades que participaron en la batalla.

Escuadrones de SB2C en la Campaña de las Islas Marianas

VB-1	*Yorktown*	SB2C-1C	Lt Cdr J. W. Runyan
VB-2	*Hornet*	SB2C-1C	Lt Cdr G. B. Campbell
VB-8	*Bunker Hill*	SB2C-1	Lt Cdr J. D. Arbes
VB-14	*Wasp*	SB2C-1C	Lt Cdr J. D. Blitch
VB-15	*Essex*	SB2C-1C	Lt Cdr J. H. Mini

La conquista de las Islas Marianas comenzó con una patrulla de caza libre el 11 de junio y las acciones continuaron durante la mayor parte de la semana siguiente. Los combates aéreos llegaron a su punto culminante ocho días después, cuando los nueve portaaviones del Vice Adm Jisaburo Ozawa llegaron al oeste de Saipan y lanzaron una serie de ataques contra la TF-58. El día 19 los escuadrones de Hellcat reclamaron más de 350 derribos en el "Gran Tiro al Pato" de las Islas Marianas, una acción que rompió de forma efectiva la espina dorsal de la aviación naval japonesa. Sin embargo, aunque los aviadores de Mitscher seguían sin ver los portaaviones de Ozawa, los submarinos de EE UU encontraron al enemigo y torpedearon dos de los portaaviones japoneses más grandes que quedaban a

flote, el veterano *Shokaku* y el más grande y nuevo *Taiho.* A la puesta del sol, la Flota Móvil del Emperador se había reducido de nueve cubiertas de aterrizaje a siete y de 439 aviones en los portaaviones a sólo 70 útiles.



Los Helldiver y los Avenger del Grupo Aéreo 15 el 27 de mayo de 1944, justo antes del comienzo de la campaña de las Islas Marianas. Tras la estela del CV-9 se encuentra el portaaviones ligero *San Jacinto* (CVL-30) y el buque gemelo del *Essex,* el *Wasp* (CV-18), que llevaba embarcado al Grupo Aéreo 14.

EN LA OSCURIDAD

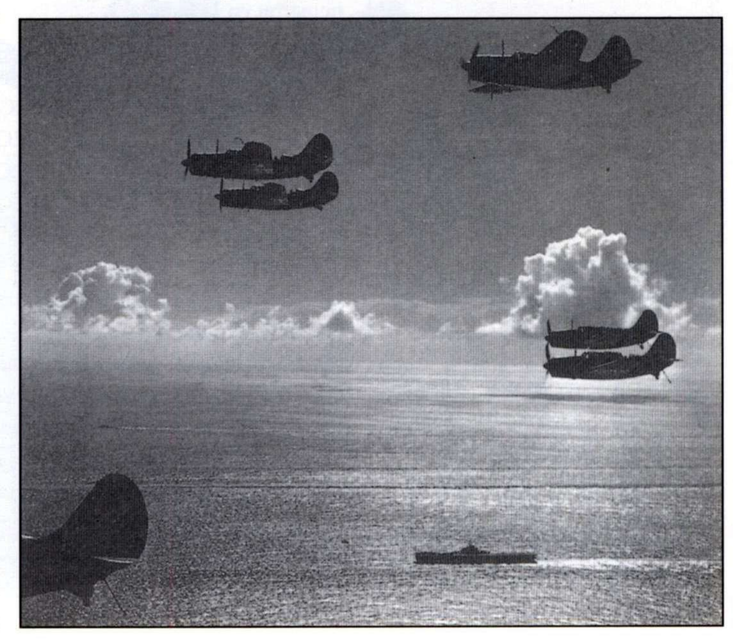
La famosa misión más allá de la oscuridad del 20 de junio supuso muchas bajas entre los escuadrones de SB2C, con pocos daños contra el enemigo como compensación. Sin embargo, había cierto margen para el optimismo dado que casi todas las bajas fueron debidas a que se quedaron sin combustible o a colisiones en la oscuridad más que al resultado de las acciones del enemigo, y la inmensa mayoría de los pilotos y las tripulaciones fueron rescatados.

El Vice Adm Ozawa había desplegado su flota en tres grupos operativos y mantuvo esa organización incluso después de la pérdida de dos portaaviones el día antes. Su Fuerza A (en el norte) sólo constaba ya del *Zuikaku,* mientras que las Fuerzas B y C en el centro y al sur de su formación estaban constituidas en torno a tres portaaviones ligeros.

A pesar de la enorme distancia (unas 300 millas náuticas) Mitscher no tuvo ninguna duda en enviar un ataque importante en la tarde del día 20. Los portaaviones japoneses no habían sido atacados desde la Batalla de Santa Cruz en octubre de 1942, unos 20 meses antes. Para Mitscher, el 33º oficial de la Marina de EE UU en conseguir el distintivo de las alas, era una oportunidad demasiado buena como para no tenerla en cuenta.

El lanzamiento se ejecutó de forma extremadamente buena; la TF-58 hizo despegar 240 aviones en apenas 12 minutos. Menos 14 despegues suspendidos, este ataque mixto incluía 52 SB2C, 54 Avenger, 26 Dauntless y 95 Hellcat. Pero la extrema distancia hasta el blanco era causa de preocupación generalizada. A bordo del *Hornet,* el jefe del grupo aéreo estaba convencido de que la mayoría de sus pilotos tendrían que lanzarse al mar.

Cuando desapareció el primer grupo de la cubierta hacia el horizonte occidental, el Vice Adm Mitscher canceló el segundo lanzamiento. A bordo del *Bunker Hill,* el Lt Red Carmody estaba haciendo acto de presencia antes de mandar su equipo de 12 aviones en un ataque de continuación cuando llegó la señal de apagar los motores. Las tripulaciones del Bombing 8 (apelativo para escuadrón de bombarderos) volvieron a su sala de preparación



Esta instantánea, una de las fotografías más dramáticas de un Helldiver durante la guerra, muestra los aviones del VB-1 por encima del USS *Yorktown* (CV-10) en julio de 1944. Preparándose para entrar en posición de aterrizaje, cuatro de estos aviones ya han bajado los ganchos de cola.

un tanto decepcionadas por perder la oportunidad de disparar contra los portaaviones enemigos, pero los acontecimientos demostrarían el acierto de la decisión de Mitscher. Este último había decidido mantener el segundo grupo de cubierta para la mañana como barrera contra contingencias imprevistas.

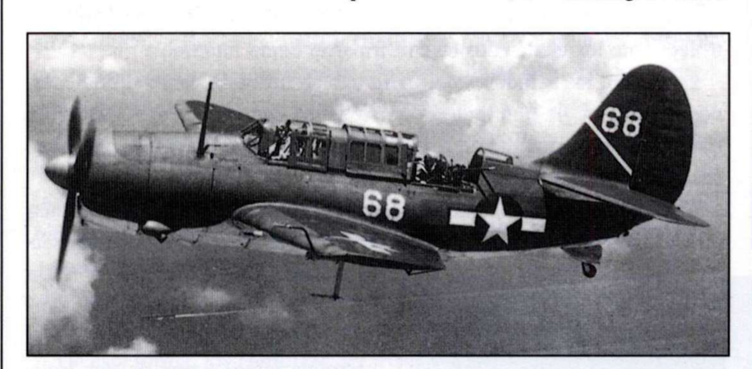


Un avión del Bombing 1 se coloca en posición de aterrizaje por encima del USS *Yorktown* en formación cerrada con el avión fotográfico. El VB-1 voló desde el The Fighting Lady desde mayo hasta agosto de 1944, participando en la batalla de las Islas Marianas, así como en los ataques contra las Islas Bonin, las Islas Palau y otros lugares.

¡LA MARINA AL ATAQUE!

Al igual que la mayoría de los portaaviones de la agrupación táctica, el *Wasp* preparó dos grupos de cubierta para el ataque contra la flota enemiga. Sin embargo, cuando se canceló el segundo lanzamiento, el jefe del grupo aéreo se quedó detrás. Por lo tanto, el jefe del ataque del Grupo Aéreo 14 fue el jefe de bombarderos, Cdr J. D. Blitch. El ataque del *Wasp* estaba compuesto por 12 SB2C-1C, 16 F6F-3 Hellcat y 17 TBF-1C Avenger, 45 aviones en total. La carga de bombas de los bombarderos era de una bomba de 456 kg semiperforante o de uso general, más dos bombas de 114 kg bajo las alas. Cada Helldiver llevaba una carga completa de combustible de 1.409 litros.

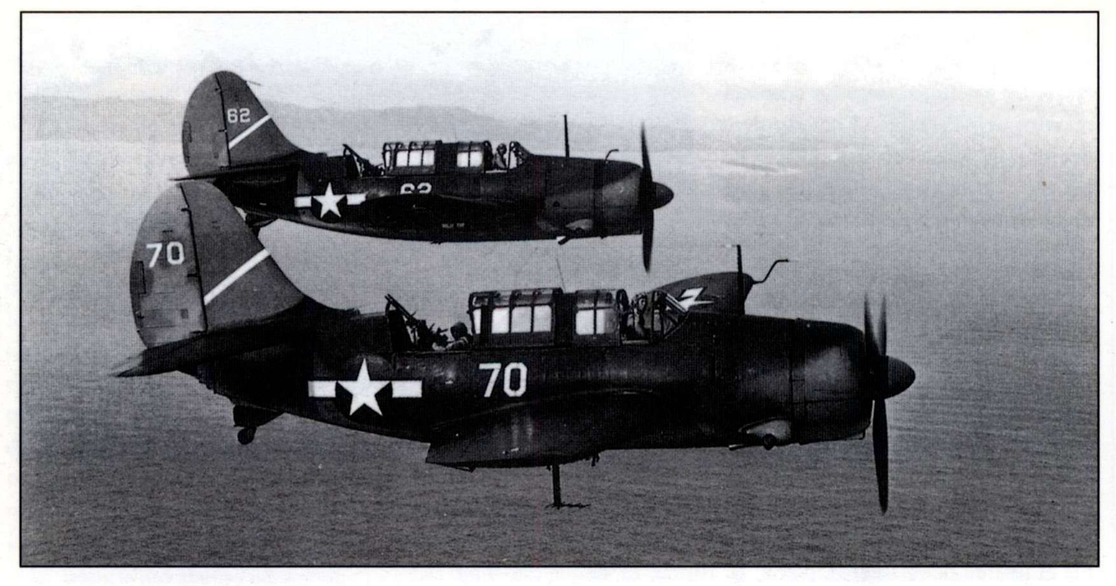
Siguiendo al Grupo Aéreo Ocho del *Bunker Hill,* el Cdr Blitch se desvió hacia el sur de la ruta de búsqueda debido a las llamadas de radio y a falsos contactos en el radar. Por consiguiente, al regresar a la dirección original los aviadores del *Wasp* sintieron que no disponían de combustible suficiente para seguir a lo que un jefe de escuadrón del *Enterprise* denominó como la marina al ataque. Por lo tanto, el Bombing 14 atacó



Este SB2C-1C del Bombing Squadron 1 aparece por encima del Grupo Operativo 58.1, con un portaaviones de la clase *Essex* visible a lo lejos por debajo. Durante el ataque contra la Flota Móvil Japonesa el 20 de junio de 1944, el VB-1 perdió a 9 de los 14 aviones enviados, pero recuperó a los 18 aviadores derribados.



El grupo operativo del *Yorktown* atacó las Islas Bonin, en poder japonés, en junio y julio de 1944, hundiendo el tráfico marítimo e interceptando a los aviones de la Marina con base en tierra. Sin el habitual número en la cola, este avión lleva las bombas de 114 kg en los anclajes externos, así como la bomba estándar de 456 kg colgada en la bodega de bombas.



Utilizando los distintivos de radio Jungle 62 y Jungle 70, se puede ver a dos Helldiver del VB-1 en una patrulla desde el *Yorktown*, aproximadamente en la fase final del despliegue en el verano de 1944.

el grupo de petroleros japoneses que seguía a las tres divisiones de portaaviones. Blitch, como el aviador de mayor graduación presente, asignó tres bombarderos a cada uno de los cuatro petroleros y cuatro Avenger para un quinto. Mantuvo una reserva de cuatro TBF para atacar los blancos que se fallaran. Mientras tanto, los Hellcat se mantuvieron como cobertura superior, bombardearon a los petroleros con bombas de 228 kg o atacaron a los destructores para eliminar la artillería antiaérea.

Cuando el grupo aéreo se alejaba del blanco, los aviadores informaron haber visto a un petrolero explotar y desintegrarse, otro incendiado y otro parado en el agua, mientras que se creía que un cuarto tenía fugas de combustible. Los pilotos y las tripulaciones que aterrizaron reclamaron cuatro impactos directos y cinco aproximados en cuatro petroleros, de los cuales dos se confirmaron como hundidos.

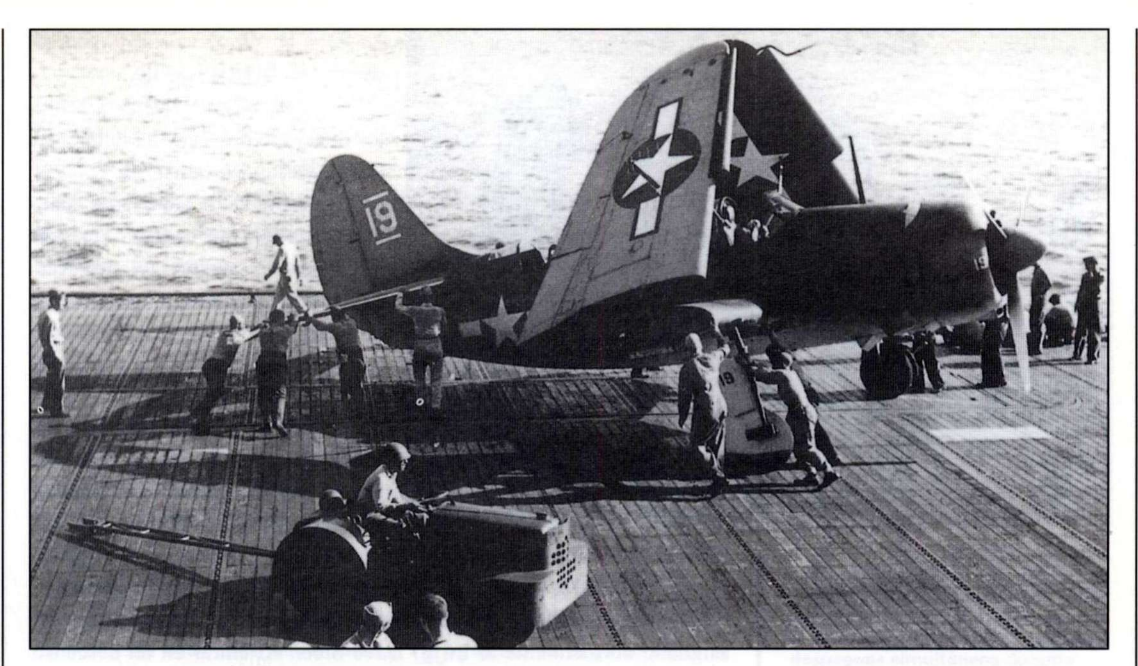
De hecho, los aviadores del *Wasp* habían infligido daños mortales en dos petroleros, ya que tanto el *Seiyo Maru* como el *Genyo Maru* fueron barrenados, mientras que otro buque sobrevivió gracias a un excelente control de los daños.

El ataque en sí se consideró efectivo, pero un error de sincronización provocó que una división de F6F no estuviera en posición cuando seis Mitsubishi A6M5 Zeke atacaron. Un SB2C fue derribado y un F6F también cayó al agua. Sin embargo, la oportuna intervención de tres Hellcat sin identificar evitó más bajas entre los cinco bombarderos, que se desviaron al norte del blanco, aunque dos pilotos del VB-14 resultaron heridos. Los ametralladores del escuadrón reclamaron dos Zeke dañados en el combate, que se desarrolló en un cielo cada vez más oscuro.

Al aproximarse a la agrupación táctica en una oscuridad total y sin

Los aviones de la segunda división del Bombing 2, incluidos los números 49 y 50, ascienden para ganar altitud después de despegar del *Hornet* en junio de 1944. Este escuadrón atacó al *Zuikaku*, el portaaviones japonés superviviente más grande, en el ataque del día 20, infligiéndole graves daños.





estar preparados para los aterrizajes nocturnos, los pilotos del *Wasp* comenzaron a quedarse sin combustible. Mitscher ordenó a sus buques que encendieran sus luces, pero este gesto valeroso y bien intencionado provocó más problemas ya que pocos aviadores podían distinguir un portaaviones de otros buques por la noche.

El propio Blitch comentó posteriormente:

"Lo último que recuerdo fue estar a 40 km del foco más próximo. Aparentemente me pasé y me estrellé. Me quedé por debajo del agua con la cabina cerrada. No recuerdo salir de la cabina, pero sí recuerdo encontrarme en el ala y luego pasar a la cabina trasera para buscar a mi ametrallador. Él no estaba allí y como el avión se hundía me dirigí hacia el bote salvavidas, que no estaba en su compartimento así que lo único que pude hacer fue salir del avión justo cuando se hundía".

Blicth fue rescatado por un hidroavión del crucero USS *Canberra* 40 horas después. Sólo uno de sus aviones regresó aquella noche, pilotado por el oficial más joven del escuadrón, cuyo ametrallador también era el operador de radio más veterano. El Ens K. P. Fulton aterrizó a bordo del *Enterprise;* era la primera vez que intentaba un aterrizaje nocturno en un portaaviones. Puede que también fuera el primer aparato SB2C registrado a bordo del Gran E.

De esta forma, los Helldiver del *Wasp* sufrieron un 92% de bajas, uno derribado por los Zeke y diez hundidos en el agua por la falta de combustible o estrellados en el mar. Las ocho tripulaciones supervivientes informaron que sus SB2C flotaron de dos minutos y medio a tres minutos y medio, incluso con los depósitos de combustible vacíos. Los que fueron rescatados estuvieron en el agua desde 15 minutos hasta dos días.

El submarino USS *Seawolf,* que operaba con silencio de radio después de un reconocimiento clandestino de las islas japonesas, recorrió la zona de los portaaviones de Ozawa y recogió a la última tripulación del *Wasp* que fue rescatada, el Lt(jg) A. T. Walraven y el ARM2/c J. C. Bramer.

Los manejadores de aviones mueven un SB2C del VB-8 durante las operaciones de junio de 1944. El *Bunker Hill* contribuyó con una docena de Helldiver al ataque al atardecer contra la flota japonesa en las proximidades de Saipan el día 20, perdiendo 11 aviones y 6 pilotos o ametralladores. La mayoría de las bajas se atribuyeron a la falta de combustible o a choques en las cubiertas.



El CO del VB-8, James Arbes, mandó su división de seis aviones contra el portaaviones ligero *Chiyoda* durante la acción de las Islas Marianas. Su avión fue alcanzado en varias ocasiones por la artillería antiaérea durante su descenso en picado desde 13.000 pies. Aunque el portaaviones japonés recibió un impacto directo, sobrevivió para combatir al día siguiente.



Se puede ver a Johnson, compañero del fotógrafo jefe, con una de las grandes cámaras K-25 enviadas a cada ametrallador-operador de radio del VB-8.

SOBRE LOS PORTAVIONES

La flota japonesa estaba dividida en tres grupos de portaaviones y el grupo de petroleros. Posicionadas aproximadamente de norte a sur, las divisiones de los portaaviones estaban compuestas por la Fuerza A con el *Zuikaku,* la Fuerza B con tres portaaviones ligeros y la Fuerza C con otros tres CVL.

El objetivo de la mayoría de los SB2C fue el portaaviones más importante que le quedaba a Ozawa, el *Zuikaku.* El VB-2 del *Hornet* fue probablemente el primero en atacar al gran buque, un veterano de Pearl Harbor y de todos los enfrentamientos de portaaviones excepto Midway.

El Lt Hal Buell pilotaba el número 48 de la incursión, un SB2C-1C asignado normalmente al Lt(jg) Dave Steer. Al entrar en un descenso en picado a 12.000 pies, Buell se encontró inmediatamente con una intensa artillería antiaérea que le hizo sentir como si estuviera suspendido en el espacio. Por lo tanto, soltó los frenos de picado para salir lo antes posible de lo peor de las explosiones. Luego, apenas a 6.000 pies contradijo su propia experiencia y el manual del SB2C al conectar los frenos de nuevo. Sintió como "si un gigante hubiera enganchado mi avión por la cola". Con una buena imagen de la situación lanzó sus bombas a 2.000 pies sobre el *Zuikaku,* pero la artillería antiaérea y la penumbra cada vez mayor le impidieron ver el resultado.

Buell tenía problemas más acuciantes. Un proyectil de la artillería antiaérea había explotado en una de las alas, lo que provocó un incendio e hirió al joven de Iowa. Sangrando a la vez que pilotaba el avión dañado, puso rumbo a la Agrupación Táctica 58 y finalmente consiguió realizar un aterrizaje forzoso a bordo del *Lexington.*

Después del Bombing 2 se encontraba el VB-1 del *Yorktown,* mandado por el Lt Cdr J. W. Runyan. La plana mayor aérea del *Yorktown* depositaba pocas esperanzas en la fiabilidad del SB2C-1 y, por lo tanto, había asignado 15 bombarderos a una orden de misión que sólo exigía 12. Resultó ser una sabia precaución ya que, de hecho, dos aviones tuvieron que suspender el despegue.

Runyan se colocó con su escuadrón sobre el gran portaaviones y se lanzó en picado desde 15.000 pies. El Bombing 1 informó de un intenso y preciso fuego de la artillería antiaérea que castigó a los aviones tanto en sus picados como en su retirada hacia el punto de reunión. Normalmente se lanzaron las bombas por debajo de los 2.000 pies, con reclamaciones de tres impactos directos y numerosos fallados por poco. En la oscuridad cada vez mayor y con una intensa artillería antiaérea se vio al *Zuikaku* en llamas, así que los dos últimos pilotos de Runyan se desviaron y lanzaron sus bombas sobre un crucero de escolta.

El *Zuikaku* sobrevivió a las atenciones del VB-1 y del VB-2, además de las de seis Avenger del *Hornet.* Se habían dirigido dos docenas de

El corresponsal de guerra W. Eugene Smith era uno de los habituales a bordo del *Bunker Hill* y acompañó al VB-8 en muchas acciones memorables durante su travesía de combate de 1944.



bombas pesadas contra él y un número sin concretar alcanzó su objetivo, iniciándose varios fuegos en la cubierta del hangar. El informe japonés sobre esta acción relaciona un impacto directo y seis o más fallados por poco, lo cual parece conservador ya que en un momento dado se dio la orden de abandonar el buque. Sin embargo, los equipos de extinción de incendios controlaron las llamas y el portaaviones de 28.000 toneladas sobrevivió.

Tres formaciones de los grupos aéreos atacaron la Fuerza C al sur, incluido el contingente del *Bunker Hill.* El VB-8 del Lt Cdr J. D. Arbes se dirigió hacia el portaaviones ligero *Chiyoda* con su división de seis aviones desde el sureste, mientras que la división del Lt A. D. Jones atacó desde el norte. Con cuatro acorazados como compañía, la Fuerza C estaba bien protegida y Arbes sintió varios impactos de la artillería antiaérea en su bombardero durante el descenso en picado desde 13.000 pies. En un momento dado miró hacia fuera y vio agujeros en la parte superior del ala, pero siguió adelante con el ataque y lanzó sus bombas a unos 2.000 pies. En el momento en que atacó la división de Jones, el portaaviones ligero todavía estaba maniobrando, pero parecía soltar humo. Los pilotos de Arbes reclamaron seis impactos en el portaaviones y tres más en dos de los escoltas.

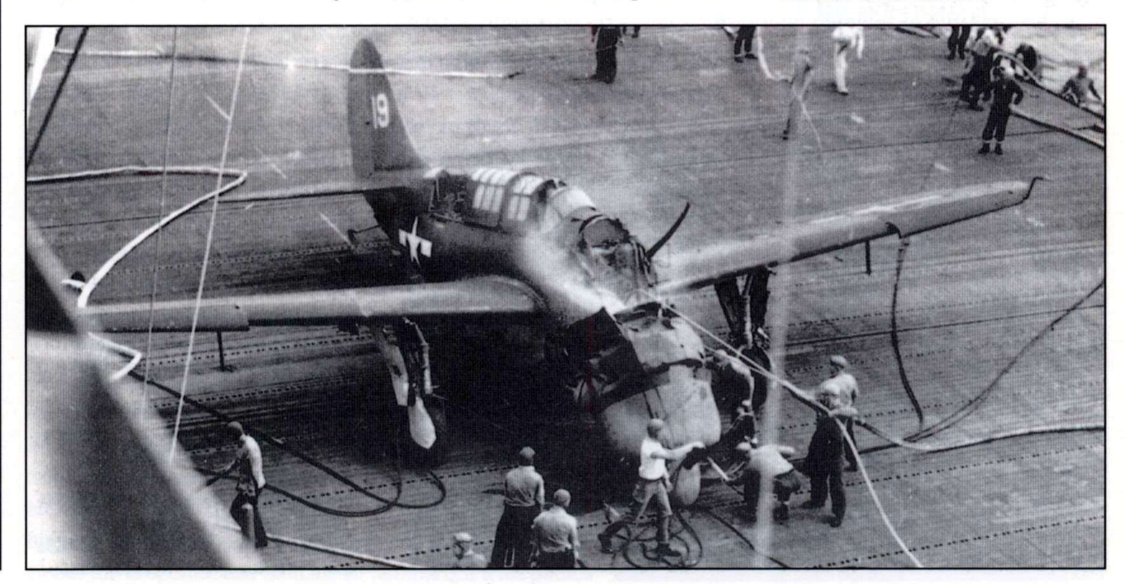
Según fuentes japonesas, el *Chiyoda* recibió un impacto en la parte trasera de la cubierta de vuelo, que sólo provocó daños superficiales.

A pesar de los daños siguió navegando sin dificultades. Sin embargo, el *Hiyo* sucumbió ante el daño provocado por los torpedos de los Avenger del *Bunker Hill,* convirtiéndose en el tercer portaaviones perdido en 48 horas.

Cinco SB2C del *Bunker Hill,* que habían pasado a toda velocidad la barrera de destructores a baja cota, fueron atacados con precisión



Los manejadores de aviones del *Bunker Hill* se aprovechan de un viento de 48 km/h para subir un Helldiver del VB-8 hasta la cubierta. Los planes aéreos normales exigían al menos la posibilidad de dos despegues simultáneos durante cada operación sostenida, además de numerosas misiones auxiliares, como las patrullas antisubmarinos, lo cual daba un gran valor a una rápida y eficiente reorganización de las cubiertas.



Otro enganche en la barrera provocó que este avión del VB-15 fuera retirado del servicio durante el apoyo al desembarco en Saipan. Los tripulantes rocían con espuma acuosa, un retardador del fuego, la destrozada estructura como precaución contra la ignición del volátil combustible con muchos octanos de la aviación.

desde las seis en punto hacia abajo. Cinco o más Zeke se aproximaron hasta la distancia de alcance de tiro sin ser detectados y derribaron dos Helldiver; uno se estrelló en el agua y el otro cayó ardiendo. Las tres *Bestias* restantes sobrevivieron a los daños del fuego de 7,7 y 20 mm.

Con el ataque de 20 minutos finalizado por entonces, los aviadores de Mitscher se enfrentaban a un regreso hasta la Agrupación Táctica 58 de dos doras a través de una oscuridad tropical cerrada. La siguiente tabla ilustra las bajas sufridas por las unidades de Helldiver.

De los 52 SB2C enviados sólo 8 volvieron sanos y salvos (solamente 2 pilotos del VB-1 localizaron sus portaaviones) con un 85% de nivel de bajas. 35 SB2C/SBW se hundieron sin combustible, con cuatro tripulaciones y un ametrallador sin rescatar. Cuatro se perdieron en combate en las proximidades de los buques japoneses, mientras que cuatro más se estrellaron al intentar aterrizar de vuelta a bordo de los portaaviones de la TF-58. Las bajas entre las tripulaciones aéreas sumaron un total de ocho pilotos y diez ametralladores-operadores de radio.



El fuego antiaéreo japonés alcanzó el estabilizador derecho de este Helldiver del VB-15, que, no obstante, realizó un aterrizaje seguro a bordo del *Essex*. El escuadrón perdió 10 SB2C por diversas causas durante el mes de junio, el nivel más bajo de todas las unidades de Helldiver del frente en el Pacífico en aquel periodo. Esto se debió fundamentalmente al hecho de que el ataque del *Essex* se mantuvo como reserva después del lanzamiento contra los portaaviones enemigos el día 20.

Escuadrón	Buque	SB2C enviados	SB2C perdidos	Pilotos perdidos	Tripulaciones perdidas
VB-1	*Yorktown*	14	9	0	0
VB-2	*Hornet*	14	12	1	2
VB-8	*Bunker Hill*	12	11	3	3
VB-14	*Wasp*	12	11	4	5

Durante el mes de junio, las cinco unidades de SB2C de la TF-58 perdieron 81 aviones por todas las causas, encabezadas por el Bombing 2 del *Hornet* con 22. El VB-1 del Yorktown perdió 19, el VB-8 del *Bunker Hill* 17, mientras el desafortunado VB-14 del *Wasp* perdió 13 y el VB-15 del *Essex*, que no intervino en la misión más allá de la oscuridad, perdió 10. Contando las bajas operativas de otras zonas, junio de 1944 fue el segundo peor mes de la guerra en cuanto a bajas de Helldiver, con un total de 97. Pero éste era el precio de entablar un conflicto global.



Los armeros del *Hornet* colocan dos torpedos Mk 13 en los Helldiver VB-2 durante el verano de 1944. Aunque los SB2C podían llevar torpedos aéreos retirando las puertas de la bodega de bombas e instalando argollas especiales, aparentemente esta configuración no se utilizó nunca operativamente. Puede que esta acción fuese un ejercicio con armamento concebida para mantener esta opción viable.

A LAS ISLAS FILIPINAS

Como resultado de la decisión de reocupar las Islas Filipinas en lugar de atacar el continente chino, dieciséis portaaviones rápidos partieron del Atolón de Eniwetok a finales de agosto con unos 520 Hellcat. Las necesidades cada vez mayores de defensa de la flota habían provocado que los portaaviones con grandes cubiertas embarcaran hasta 54 cazas, un aumento significativo con respecto a los 36 anteriores. De esta forma, se preparó el escenario para la Batalla del Golfo de Leyte, una de las más grandes batallas navales de todos los tiempos, que se iba a desarrollar durante cuatro días, desde el 23 hasta el 26 de octubre.

Durante las primeras misiones de caza libre sobre Mindanao, el 9/10 de septiembre los portaaviones rápidos no sólo sorprendieron a una potencia aérea importante con base en tierra, sino que obtuvieron la superioridad aérea completa. Hubo pocos combates aéreos (sólo se reconocieron 13 derribos), pero se bombardearon y atacaron los campos de aviación enemigos casi con impunidad. Los japoneses tardaron tres días en recomponerse, sin que la agrupación táctica sufriese ninguna oposición seria hasta el día 12.

La primera y la última de las 82 victorias reconocidas aquel día las reclamó un nuevo e innovador escuadrón de Hellcat, el VF(N)-41 del Lt Cdr T. F. Caldwell. Volando desde el *Independence,* los escuadrones de bombarderos torpederos y caza de Caldwell se dedicaron por completo a misiones de interceptación nocturna, interdicción y ataque. Fue un experimento valiente, ya que a la unidad de Caldwell se le confió la demostración del concepto de un grupo aéreo nocturno específico que volara desde la estrecha cubierta de un CVL. Se oirían más cosas sobre el CVLG(N)-41 durante la campaña de las Islas Filipinas.

Una patrulla de caza libre a media mañana sobre Cebú provocó una considerable oposición contra el VF-15 y el VF-19, compañeros en el Grupo Operativo 38.3. El jefe de cazas del *Essex,* Lt Cdr J. F. Rigg (11 derribos en total), reclamó cuatro Zeke y un Tojo, encabezando el registro total del legendario 15 de 27 victorias. Mientras tanto, los Satan´s Kittens del *Lexington* acumularon 23, incluidos tres del propio CO del VF-19, Cdr T. H. Winters, Jr (ocho derribos en total), mientras que el Lt Albert Seckel, Jr (seis derribos en total) consiguió uno más al reclamar cuatro Zeke.

La mayoría del resto de los derribos fue a parar a los Hellcat del *Hornet* y el *Wasp* y varias reclamaciones a los pilotos del Bombing 14, que se habían pasado apresuradamente a los cazas. Estos últimos reflejaban la creciente necesidad de escuadrones de F6F para afrontar unos programas de operaciones cada vez más amplios. Aunque muchos pilotos de los SB2C Helldiver recibieron de buen grado la posibilidad de cambiarse a los Hellcat, la principal desventaja de estas transiciones fue la oportunidad limitada de familiarizar a los pilotos

Durante la Segunda Batalla del Mar de las Islas Filipinas el concepto de caza nocturna había avanzado desde los destacamentos con tamaño de escuadrilla a bordo de los portaaviones rápidos hasta un grupo aéreo específico que defendiera a la TF-38 al anochecer. El CVLG-41 realizó interceptaciones nocturnas y misiones de bombardeo entre agosto de 1944 y enero de 1945 desde el CVL USS *Independence.* Aquí los F6F-5N del VF(N)-41 se alinean para el lanzamiento al atardecer durante las acciones en el Golfo de Leyte.



Este impresionante registro total de victorias y el marcador de bombas indican las estadísticas de la carrera del tejano Lt(jg) Ray Hawk Hawkins, segundo mejor as de los Flying Meataxes del VF-31 con 14 derribos. Esta unidad produjo 14 ases durante la II Guerra Mundial y se le reconoció el derribo de 165,5 aviones.



de los bombarderos con el tiro aéreo y la táctica de caza. Sin embargo, los aviadores del VB-14 tuvieron una buena participación y entre cinco consiguieron ocho derribos en las Islas Negros el día 12. Al menos un piloto del VB-2 (Lt(jg) M. H. Richey) del *Hornet* también derribó un avión (un Zeke) pilotando un Hellcat durante este periodo.

El 13 de septiembre se añadieron casi 100 reclamaciones al total de los F6F, incluyendo veinticuatro por parte del VF-31. El Lt(jg) Arthur R. Hawkins (14 derribos en total), de veintiún años, se convirtió en el segundo as instantáneo de un CVL ya que este piloto del Cabot derribó cinco Zeke en las Islas Negros.

El Grupo Aeronaval 201, reforzado hasta completar una fuerza de 60 A6M5, absorbió la parte más dura de los combates. Con base en Nichols Field y Mactan, perdió cuatro quintas partes de su fuerza en el aire o sobre el terreno. Entre las bajas se encontraban 10 experimentados suboficiales pilotos o *warrant officer.*

El siempre agresivo VF-27 del *Princeton* logró el registro más elevado el 21 de septiembre al reclamar 37 derribos en la zona de Manila. Los más altos honores le correspondieron al Lt John R. Rodgers, que se quedó dolorosamente cerca de la condición de as con 4,50 victorias (todos Ki 61 Tony), su único registro de la guerra.

Al mando de una de las dos misiones de caza libre de los seis CVL se encontraba el CO del VF-27, Lt Cdr Fred Bardshar. Lo recuerda así:

"Mi grupo atacó los campos de aviación de Nichols y Neilsen en Manila con 48 F6F. Nos agrupamos en tres subgrupos: el del *Princeton* a 12.000 pies, otros 16 a 16.000 y 16 más a 20.000. Llegamos sobre el blanco sin oposición y mi punto y yo iniciamos la acción derribando un Nick sobre Neilsen a unos 10.000 pies. Disparamos como sección en una pasada lateral a cota elevada. El japonés no nos vio. Las ametralladoras de calibre 12,50 funcionaron en la primera ráfaga con un resultado sensacional. Entre nuestros blancos se encontraban los aviones estacionados en Nichols y Neilsen y también en Dewey Boulevard. Me alcanzaron en el alerón derecho y en el gancho de cola, así que me desvié hacia un portaaviones de cubierta grande para un frenado en barrera".

A pesar de la poca suerte del Lt Rodgers, el día 21 otros tres pilotos se convirtieron en ases en un día, incluidos dos aviadores del VF-18 del *Intrepid*, el Lt Harvey P. Picken (11 en total) y el Lt(jg) Charles Mallory (10 en total), que derribaron cinco (una combinación de Betty y cazas variados) cada uno pilotando los Hellcat de reconocimiento fotográfico F6F-5P. Picken tenía en su haber dos derribos anteriores, pero Mallory no había conseguido ninguno antes. Mientras tanto, el Lt(jg) Cornelius Nooy del VF-31 ya era as cuando mandó su división contra Clark Field. Atacado por una combinación de cazas enemigos, mantuvo su bomba de 228 kg en el dispositivo portabombas mientras derribaba a cuatro de los atacantes y hacía aterrizar a un quinto (dos Zeke, dos Tojo y un Tony). A continuación, procedió a lanzar su bomba contra un hangar de la antigua base de la USAAF, finalizando de esta forma una de las misiones de caza más brillantes de la Marina de las realizadas durante la II Guerra Mundial.

El Lt Carl Brown (10,5 derribos, primera fila, quinto por la izquierda), el Lt Dick Stambook (10 derribos, de pie, cuarto por la derecha) y el Ens Bob Burnell (cuatro derribos, a la derecha de Stambook) concibieron la feroz boca de gato que se aplicó a los F6F-3 y -5 del VF-27 mientras esta unidad se preparaba en la Base Aeronaval de Kahului, Hawai, en 1944. Burnell pintó a mano los dientes en los 24 F6F antes de embarcar a bordo del USS *Princeton* el 29 de mayo de 1944.



El VF-2 del Cdr Dean finalizó su prolongado periodo de servicio con un combate final el día 22 de septiembre. La última víctima de los Rippers (un Tony) cayó ante el Ens Wilbur B. Webb, un superviviente de Pearl Harbor que había derribado seis Val el 19 de junio sobre Guam. Este escuadrón había conseguido 245 victorias reconocidas desde noviembre de 1943, produciendo 24 ases en este proceso.

El 24 de septiembre el CAG del *Essex,* Cdr McCampbell, derribó un hidroavión Pete con su punto, el Lt(jg) Roy W. Rushing (13 derribos en total). Al haber conseguido anteriormente 18,5 victorias, McCampbell se igualó con Alex Vraciu, este último del VF-16, que había sido el mejor as de la Marina desde el 19 de junio.

A continuación, el 21 de octubre, el CAG-15 derribó un avión de reconocimiento Dinah y un caza Nate cerca de la Isla de Tablas, elevando de esta forma su registro hasta los 21 confirmados y estableciendo tres récords durante el proceso. McCampbell no sólo se convirtió en el mejor as de la Marina, sino también en el primer aviador y piloto de los portaaviones de la Marina en lograr 20 victorias; él nunca se planteó realmente el desafío de esa posición privilegiada durante el transcurso de la guerra. La noticia tardó un tiempo en divulgarse, como Alex Vraciu, que había sido el as más destacado de los portaaviones rápidos desde el pasado mes de abril, recuerda:

"Realmente no sabíamos mucho sobre lo que estaban haciendo otros compañeros en aquel momento. Uno salía, se daba unas vueltas, quizá derribaba algunos aviones y luego regresaba. No creo que yo supiera que Dave me había pasado hasta que volví al *Lexington* a finales de aquel otoño".

Entre los escuadrones de caza que estaban aumentando tranquila y continuamente sus registros, se encontraba el VF-20 del Lt Cdr Fred Bakutis (7,5 derribos). Este nuevo escuadrón del *Enterprise,* que entró en combate en agosto, tuvo que esperar hasta mediados de octubre para su primera oportunidad de enfrentarse al enemigo. Incluso entonces, este honor recayó en el Cdr J. S. Gray, Jr, (seis derribos en total), hasta hacía poco jefe del VF(N)-78, que incendió un Betty merodeador en la noche del 11 de octubre; en esta fase de la guerra las antiguamente independientes unidades de caza nocturna habían sido absorbidas en los portaaviones del tipo *Essex.* Al día siguiente, el VF-20, mandado por el CAG Cdr Dan Smith, Jr (6,083 derribos en total), derribó a 21 enemigos en Formosa.

Antes de enfrentarse a la todavía potente flota japonesa en las aguas filipinas, la Agrupación Táctica 38 se movió para asegurar su flanco sur. Esta operación de tres días concebida para aniquilar la potencia aérea japonesa en Formosa provocó intensos combates entre el 12 y el 14 de octubre, ya que los portaaviones se enfrentaron nuevamente de forma directa contra la aviación con base en tierra. Y, al igual que antes, vencieron los portaaviones.

A primera hora del día 12, el VF-15 y el VF-19 llevaron a cabo una serie de intensos combates sobre la isla china. Los Satan's Kittens del *Lexington* reclamaron 27 derribos, mientras que los Hellcat del *Essex* lograron 23 más. Sus oponentes fueron una combinación de modelos del Ejército y la Marina, sobre todo Zeke, Tojo y Oscar.

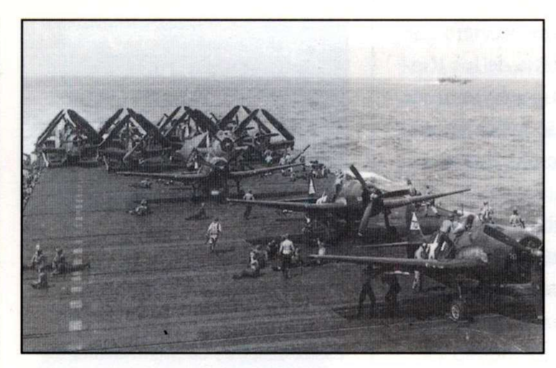
El que tuvo una participación más activa fue el Fighting Eight, que acometió una formación de Nick, Zeke y Oscar cerca del campo de aviación de Taien. El escuadrón del *Bunker Hill* derribó 30 aviones antes de



Esta fotografía, tomada en la mañana del 21 de octubre de 1944, muestra al CAG-15 David McCampbell rodando por la pista hacia su lugar de parada en el *Essex* después de finalizar una misión de caza libre en la Isla de Tablas, en las Islas Filipinas. Derribó un Dinah y un Nate durante esta salida, quitándole de esta forma el rango de mejor as de los portaaviones de la Marina de EE UU a Alex Vraciu, del VF-16.

El Lt Bert DeWayne Morris, actor de la Warner Brothers antes de la guerra, consiguió cinco de sus siete derribos en el Golfo de Leyte. Apareció en varias películas antes de entrar en la Marina en junio de 1941. Morris volvió a Hollywood después de la guerra, participando en películas del Oeste y de otro tipo, pero mantuvo sus lazos con la Marina a través de la reserva.





Con las bocinas sonando en sus oídos, los pilotos del VF-20 con los cascos acerados corren a por sus F6F-5 a bordo del *Enterprise* entre un ataque y otro contra Manila el 15 de octubre de 1944. Esta acción en las proximidades de Luzón marcó la presentación de los kamikaze.

volver a la agrupación táctica. El CO, Cdr William M. Collins, Jr (nueve derribos en total), encabezó la lista con cuatro cazas y un bombardero, pero el Ens Arthur P. Mollenhauer del VF-18 (con apenas 20 años) igualó a Collins, que ya tenía 33 años. Sin embargo, fue el único registro de este joven ya que desapareció en combate dos semanas después tras dañar un Zeke mientras pilotaba el F6F-5 BuNº 58409 sobre Luzón.

La mayoría de los ataques finalizaron a primera hora de la tarde. Al menos habían participado elementos de 14 grupos aéreos de los portaaviones para arrebatarles la superioridad aérea a los japoneses; las reclamaciones de victorias llegaron hasta los 224 derribos y 27 probables. El VF-7 del Hancock consiguió sus cinco primeras victorias en este destacado día, mientras que 24 horas más tarde su CO, Lt Cdr Leonard Check, dañó un Oscar; conseguiría la condición de doble as antes del final de este despliegue. Sólo el día 13 se informó del derribo de 37 aviones japoneses, en su mayoría por parte del VF-20 del *Enterprise* y el VF-21 del *Belleau Wood.*

El enemigo se retiró el 14 de octubre y a los aviadores de la TF-38 se les reconocieron 92 derribos. Más de la mitad de las reclamaciones recayeron en el VF-11, VF-18 y VF-27. Los pilotos de los Sundowners, superados numéricamente de forma importante por los atacantes que llegaban, reclamaron 14 derribos por tres pilotos y cuatro aviones perdidos, y el Lt Charles Stimpson (ya un as de Guadalcanal con seis derribos con los F4F) se convirtió en el segundo as en un día del escuadrón al reclamar tres Hamp y dos Zeke confirmados, y dos Tony probables. El VF-27 del *Princeton,* el escuadrón más destacado de los CVL en el "Tiro al Pato" de cuatro meses antes, derribó 11 bombarderos bimotores Fran cerca de la costa.

A cambio de unos 30 Hellcat, los ataques de Formosa le privaron a Japón de unos 350 aviones. Por el momento, el camino hacia el Golfo de Leyte estaba despejado. Durante este espacio de tiempo (de mediados de septiembre a mediados de octubre) un piloto del *Intrepid* había ido acumulando, de forma tranquila pero eficiente, un registro excepcional. El Lt Cecil E. Harris del VF-18 había conseguido una victoria como piloto de los F4F con base en tierra en las Islas Salomón el 1 de abril de 1943, pero por aquel entonces, casi 18 meses más tarde, había cogido el ritmo y en sólo tres combates en 32 días derribó 11 aviones japoneses, cuatro cazas (tres Hamp y un Zeke) el 13 de septiembre, dos bombarderos (un Sally y un Lilly) y dos Zeke el 12 octubre, y tres Judy el día 14. Todavía había más por llegar.

El Lt Ed Whitey Feightner, un antiguo veterano de combate del VF-10 con cuatro derribos durante su periodo de servicio de 1942/1943, con los Wildcat de los Grim Reapers. Ya llevaba bastante tiempo en su segundo periodo en el frente (esta vez con el VF-8 a bordo del *Bunker Hill*) cuando reclamó su último trío de derribos (tres Zeke sobre el campo de aviación de Taien, en Formosa) el 12 de octubre de 1944, elevando de esta forma su registro a nueve.



El 16 de octubre, el nuevo VF-29 del *Cabot* se presentó de una forma espectacular. Al escuadrón del Lt Cdr Willard E. Eder se le asignó la misión de cubrir a dos cruceros estadounidenses que habían sido torpedeados. Los bombarderos japoneses intentaron llegar para rematarlos, lo que provocó que el VF-29 reclamara 34 derribos, con el Lt Albert Fecke y su piloto número cuatro, Ens Robert Buchanan, con cinco atacantes derribados cada uno, sobre todo Fran y Jill. Aunque el USS *Houston* fue torpedeado una segunda vez, ambos cruceros fueron remolcados sanos y salvos. Dos días después, el Lt Edward B. Turner se convirtió en el único as instantáneo durante un combate aéreo sobre el campo de aviación de Mabalacat al reclamar cuatro Zeke y un Oscar del registro total del VF-14 de 16 derribos.



SB2C-1C Helldiver, blanco 68 del VB-1, USS *Yorktown,* junio de 1944

El Bombing Squadron 1 prestó sus servicios a bordo del *Yorktown* (CV-10) desde mayo hasta agosto de 1944, con dos semanas frenéticas en junio en las Islas Marianas y en las Islas Bonin. En la Batalla del Mar de las Islas Filipinas, el *Yorktown* envió 14 Helldiver contra los portaaviones japoneses y perdió nueve aviones, pero ninguna tripulación. Ocho de los SB2C amerizaron en el océano debido a la falta de combustible y otro se estrelló a bordo del *Cabot* (CVL-28) y tuvo que ser arrojado al mar. El Bombing 1 volvió al combate a bordo del *Bennington* (CV-20) en junio de 1945, permaneciendo en combate hasta el cese de las hostilidades en agosto. Por entonces, el escuadrón se había reequipado con los SB2C-4E, que llevaban las letras TT en el código de cola.



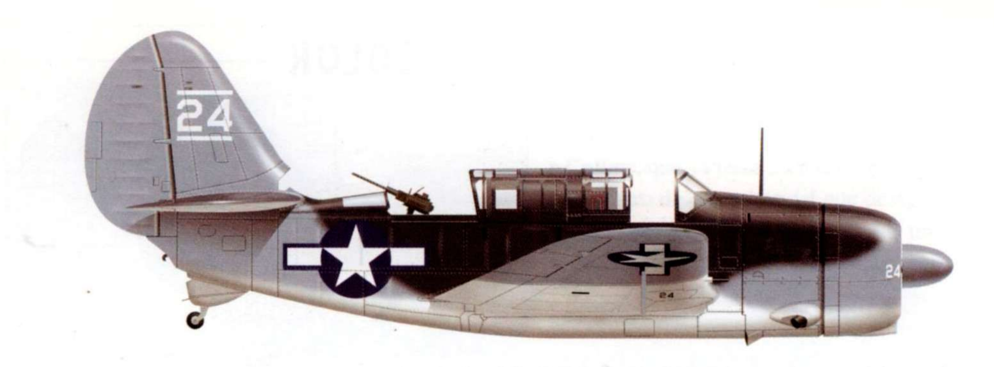
SB2C-1C Helldiver, BuNº 00334, blanco 48 del VB-2, USS *Hornet,* 20 de junio de 1944

Asignado al oficial de operaciones de vuelo del escuadrón, Lt H. L. Buell, el BuNº 00334 fue un avión de sustitución que Buell sólo pilotó en dos ocasiones. La primera vez fue desde el portaaviones de escolta *Copahee* (CVE-12) hasta el *Hornet* (CV-12) el 14 de junio, mientras que la segunda, y última vez, fue en el ataque contra la Flota Móvil Japonesa seis días después. En aquella ocasión, Buell mandó su división en un ataque contra el Buque de la Marina Imperial Japonesa *Zuikaku.* Herido en esta acción, se dirigió de vuelta a la agrupación táctica de EE UU y realizó un aterrizaje forzoso a bordo del USS *Lexington.* Su operador de radio-ametrallador fue el ACRM/2c W. D. Lakey. El número 48 del avión se repetía en negro en las compuertas del tren de aterrizaje.



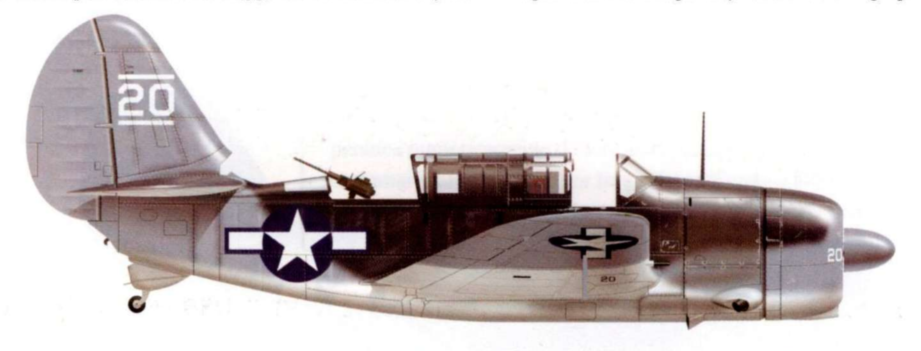
SB2C-1C Helldiver, BuNº 21211, blanco 73 del VB-2, USS *Hornet,* 20 de junio de 1944

El Lt(jg) D. S. Stear y el ARM2/c W. E. Redman pilotaron este Helldiver en la misión Más allá de la Oscuridad el 20 de junio de 1944. Al igual que el Lt Buell, Stear encontró el camino hacia el buque insignia de la agrupación táctica, el USS *Lexington,* y se estrelló a bordo. El operador de radio Redman murió en el accidente y el avión fue arrojado al mar. De los 14 Helldiver del VB-2 que salieron en aquella misión, dos volvieron sanos y salvos y aterrizaron a bordo del *Enterprise* y el *Bunker Hill.* Uno fue derribado, ocho realizaron amerizajes y tres fueron desechados debido a sus muchos daños.



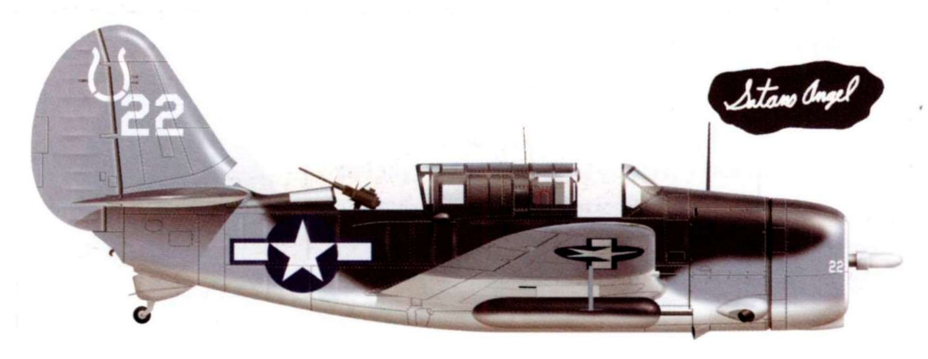
SB2C-1C Helldiver, BuNº 18358, blanco 24 del VB-8, USS *Bunker Hill,* 20 de junio de 1944

El Bombing Squadron 8 sucedió al VB-17 en el *Bunker Hill* a comienzos de marzo de 1944. El punto culminante de aquella travesía de ocho meses fue la Primera Batalla del Mar de las Islas Filipinas, entablada el 19/20 de junio. El día 20, el VB-8 atacó al portaaviones ligero *Chiyoda,* que sufrió daños por bombas. El Lt(jg) W. P. Huntsman y el ARM2/c E. A. Houstoun pilotaron este Helldiver en el ataque del atardecer. Al intentar regresar al *Bunker Hill* se quedaron sin combustible y se lanzaron al agua cerca de la Agrupación Táctica 58. Posteriormente, la tripulación fue rescatada por el destructor USS *Miller* (DD-535) durante la operación de búsqueda y rescate de la agrupación táctica.



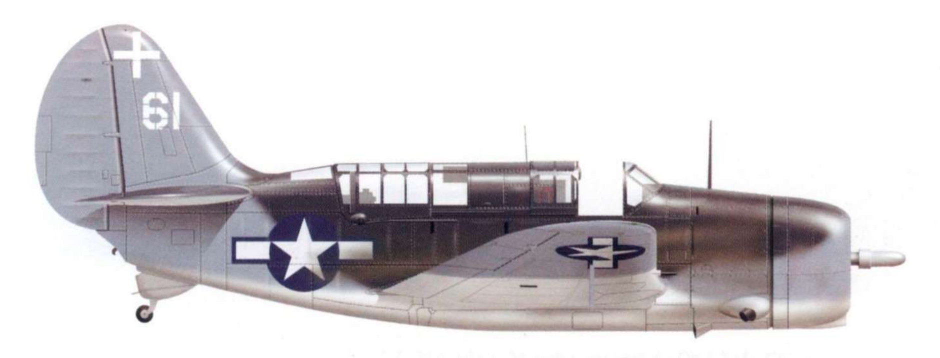
SB2C-1C Helldiver, BuNº 18331, blanco 20 del VB-8, USS *Bunker Hill,* 20 de junio de 1944

Obligados a realizar un amerizaje el 20 de junio de 1944, el Lt(jg) W. P. Pilcher y el ARM2/c R. B. Bailey fueron rescatados por el destructor USS *Izard* (DD-589). El Bombing 8 perdió 11 de los 12 aviones enviados en aquella misión a última hora de la tarde contra la Flota Móvil Japonesa; el único superviviente se recuperó a bordo del portaaviones ligero *Cabot* (CVL-28). Dos Helldiver y sus tripulaciones se perdieron en combate y ocho tuvieron que lanzarse al agua, sin que se rescatara a una de ellas.



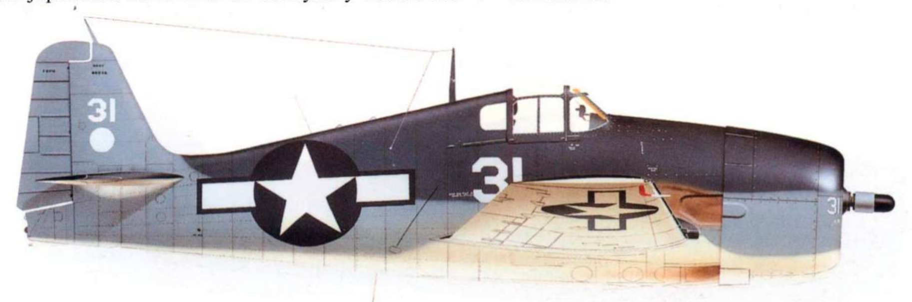
SB2C-3 Helldiver, blanco 22 del VB-7, USS *Hancock,* 13 de octubre de 1944

A menudo confundido con una herradura, el emblema del grupo aéreo del *Hancock* (CV-19) era una letra griega Omega estarcida. El Bombing 7, que voló desde el Hanna entre septiembre de 1944 y enero de 1945, tenía otros distintivos característicos, una estrecha banda blanca sobre el capot del motor y nombres individuales en varios de sus aparatos. Aparentemente todos se inscribieron en letras blancas, como aparece en el 22 (bautizado como *Satan's Angel).* Este SB2C-3 dispone de un conjunto de ametralladoras gemelas de 8,46 mm debajo de cada ala, un arma concebida para el apoyo aéreo próximo, pero que rara vez se utilizaba.



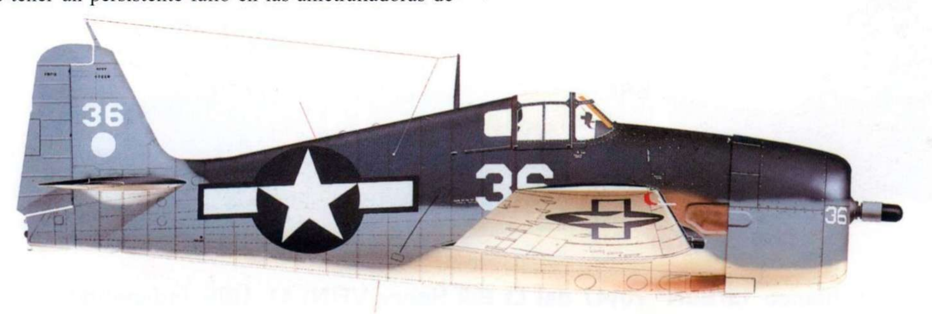
SB2C-3 Helldiver, blanco 61 del VB-18, USS *Intrepid,* 25 de octubre de 1944

Aunque sólo estuvo en combate desde septiembre a noviembre de 1944, el Bombing Squadron 18 del *Intrepid* (CV-11) entró en combate en muchas ocasiones. El 24 y el 25 de octubre fueron dos días de operaciones particularmente intensas durante los ataques contra las fuerzas de superficie japonesas en el Mar de Sibuyan y contra los portaaviones supervivientes del enemigo en las proximidades de la costa nororiental de Luzón. El VB-18 contribuyó al hundimiento del superacorazado *Musahsi* el día 24, pero perdió cinco SB2C durante el proceso. Los aviones suicidas forzaron la retirada del portaaviones el 25 de noviembre.



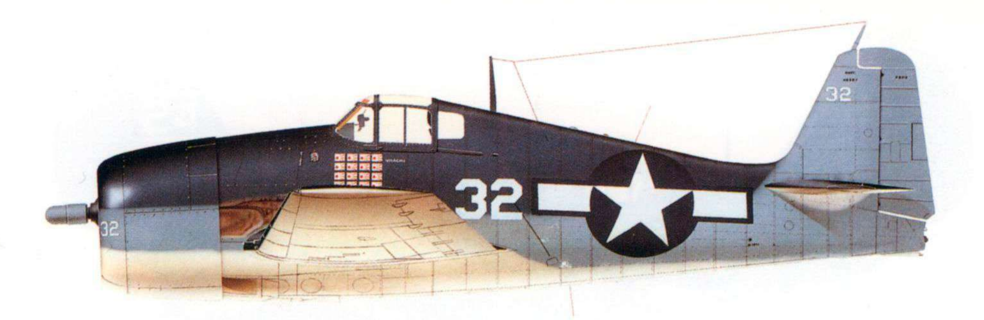
F6F-3 Hellcat, blanco 31/BuNº 69532 de Wilbur B. Spider Webb, VF-2, USS *Hornet,* 19 de junio de 1944

Webb pilotó este Blanco 31 sobre Guam durante una interceptación en solitario de varios bombarderos de vuelo en picado japoneses, en la zona de tráfico de Orote Field, en aquella fecha. En unos pocos minutos derribó seis Aichi D3A Val confirmados y dos probables, convirtiéndose en uno de los seis ases en un día de los Hellcat durante el "Gran Tiro al Pato" de las Islas Marianas; y todo ello a pesar de tener un persistente fallo en las ametralladoras debido a la falta de presión hidráulica en el sistema de carga de las armas. Webb aterrizó de vuelta a bordo del buque con un tren de aterrizaje que apenas funcionaba y sin la cúpula ni el casco, que habían resultado alcanzados; sin embargo, él no resultó herido. En total se encontraron 147 agujeros de bala y metralla en el BuNº 69532 y después de ser desguazado fue honorablemente enterrado en el mar.



F6F-3 Hellcat, blanco 36/BuNº 41269 del Ens Wilbur B. Spider Webb, VF-2, USS *Hornet,* 20 de junio de 1944

Éste fue uno de los cuatro aparatos que utilizó Webb durante la campaña de las Islas Marianas; este recién coronado as pilotó el Blanco 36 en el ataque del Vuelo después de la Oscuridad contra la flota japonesa en retirada que se realizó 24 horas después de su épica salida de Guam. La TF-38 lanzó 216 aviones para atacar al diezmado enemigo a una gran distancia, sabiendo que la fuerza tendría que aterrizar de vuelta a bordo en la oscuridad; pocos pilotos estaban cualificados para los aterrizajes nocturnos en 1944. Webb volvió sano y salvo con el BuNº 41269, pero se perdieron 104 aviones.



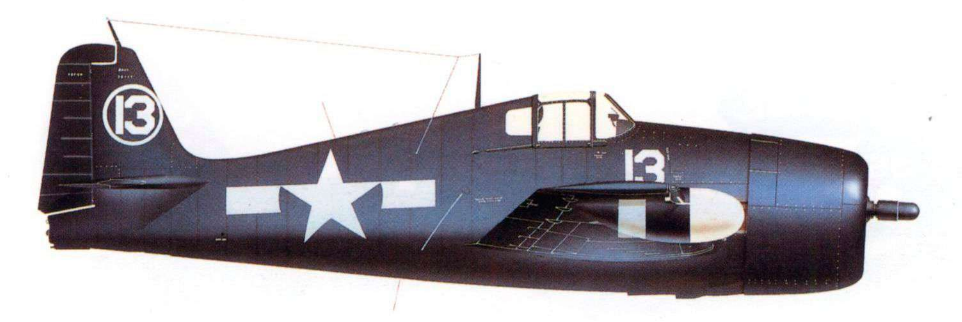
F6F-3 Hellcat, blanco 32 del Lt(jg) Alexander Vraciu, VF-16, USS *Lexington,* 21 de junio de 1944

Tras el torpedeo del *Intrepid* en Truk, el 17 de febrero, el VF-6 fue enviado de vuelta a EE UU, pero Alex Vraciu consiguió agenciarse de alguna manera un traslado al VF-16 y, de esta forma, mantenerse en combate hasta mediados de año. Había sido el mejor as con su anterior unidad y llegó también al primer puesto de la lista de máximos anotadores del VF-16. Mientras estuvo con la nueva unidad, a Vraciu se le asignó el avión número 32 (BuNº desconocido), que llevó su nombre y su registro total de 19 victorias. No es seguro si utilizó este Hellcat durante su interceptación de los bombarderos de vuelo en picado japoneses sobre la TF-58 el 19 de junio, que le proporcionó seis derribos en ocho minutos. Una fuente indica que pilotó el número 13 en aquella ocasión, pero se desconoce el origen de esta aseveración.



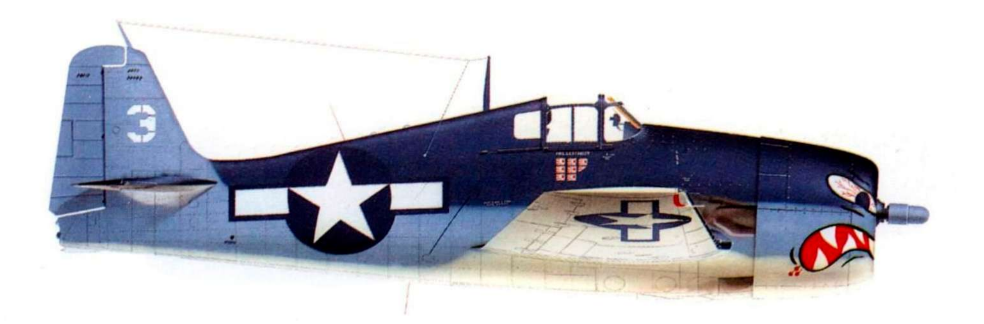
F6F-5 Hellcat, blanco 12/BuNº 58937 del Lt(jg) Ray Hawk Hawkins, VF-31, USS *Cabot,* septiembre de 1944

El tejano Hawk Hawkins fue el segundo mejor as de los Flying Meataxes del VF-31, con 14 derribos, cinco de los cuales (Oscar) los logró el 13 de septiembre de 1944. Esta unidad, con una fuerza asignada mixta de 14 aparatos de la Serie 3 y 10 de la Serie 5, produjo 14 ases durante su despliegue de 1944. Su registro total de la guerra de 165,5 aviones lo convirtió en el escuadrón de caza CVL de la Marina con más victorias.



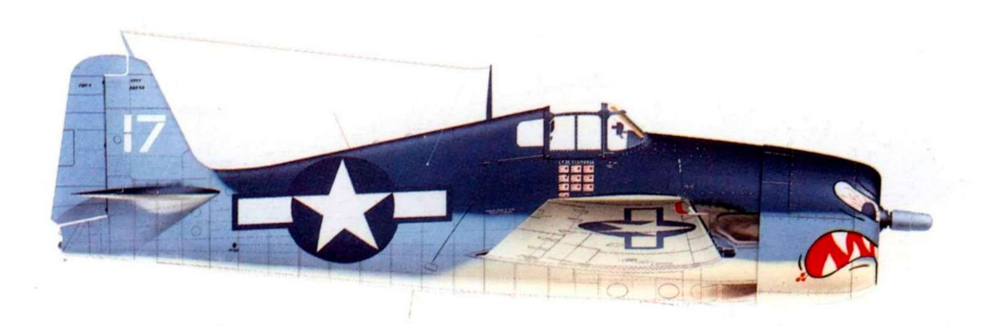
F6F-5N Hellcat, blanco 13/BuNº 70147 del Lt Bill Henry, VF(N)-41, USS *Independence,* 21 de septiembre de 1944

El primer grupo aéreo nocturno específico de la Marina de EE UU, el CVLG(N)-41, se desplegó en el portaaviones ligero *Independence* en agosto de 1944. El escuadrón de caza del Lt Cdr T. F. Caldwell derribó 46 aviones japoneses, produciendo dos ases, el segundo jefe Lt W. E. Henry con 9,5 victorias y el Ens J. A. Berkheimer, que murió cuando su registro se encontraba en siete. Sin embargo, se consiguieron relativamente pocas victorias aéreas en la oscuridad debido a la escasa aceptación por parte de la TF-58 de la capacidad de los aviadores nocturnos. Un ejemplo perfecto tuvo lugar el 21 de septiembre cuando Henry utilizó el BuNº 70147, con distintivo de llamada Cupid 13, para lograr un derribo probable de un Oscar en Clark Field a las 9:35 de la mañana.



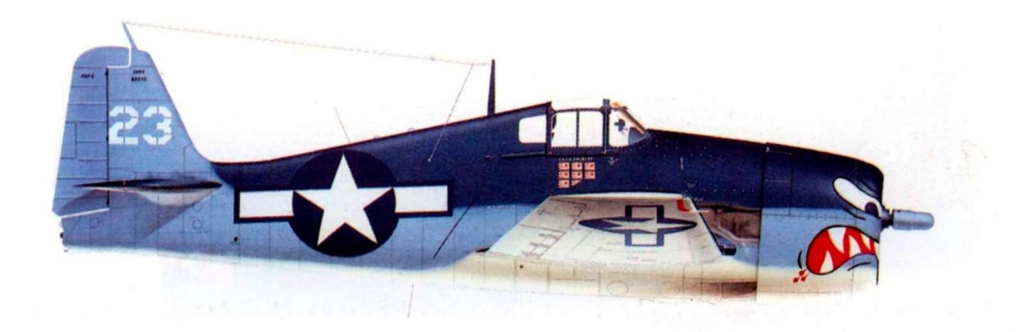
F6F-3 Hellcat, blanco 3 del Ens Gordon A. Stanley, VF-27, USS *Princeton,* septiembre de 1944

Como la mayoría de los Hellcat con los característicos distintivos del Fighting 27, este aparato se fue al fondo del Pacífico con el *Princeton* el 24 de octubre de 1944 tras las heridas mortales que sufrió el portaaviones por parte de una bien colocada bomba de un solitario Judy. Fue el aparato habitual del as de ocho derribos Gordon Stanley, que tuvo la distinción de conseguir todas sus victorias en parejas. Stanley moriría más tarde en un accidente con un F9F-6 en 1956.



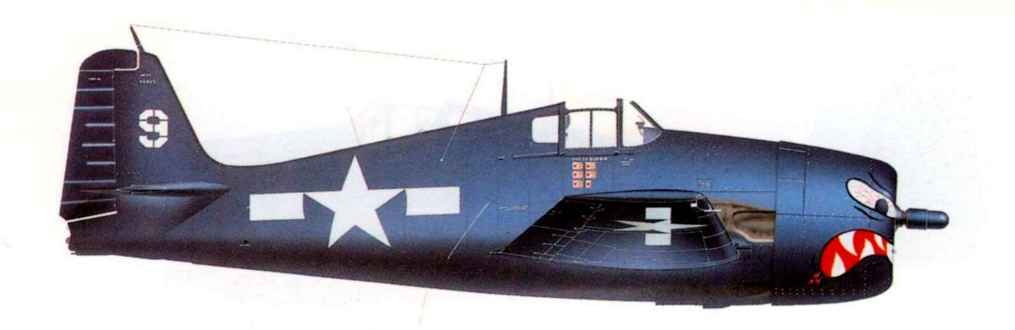
F6F-3 Hellcat, blanco 17 del Lt Richard Stambook, VF-27, USS *Princeton,* 24 de octubre de 1944

Stambook fue el tercer máximo anotador del VF-27 durante su despliegue de 1944; reclamó su último derribo (un Nick) seis días antes del hundimiento del *Princeton.* Dick Stambook, un veterano piloto ya en el momento en que entró en combate con el VF-27 en 1944, había prestado sus servicios en el VS-3 (escuadrón antisubmarino) con los Dauntless y en el VF-6 y el VF-3 con los Wildcat.



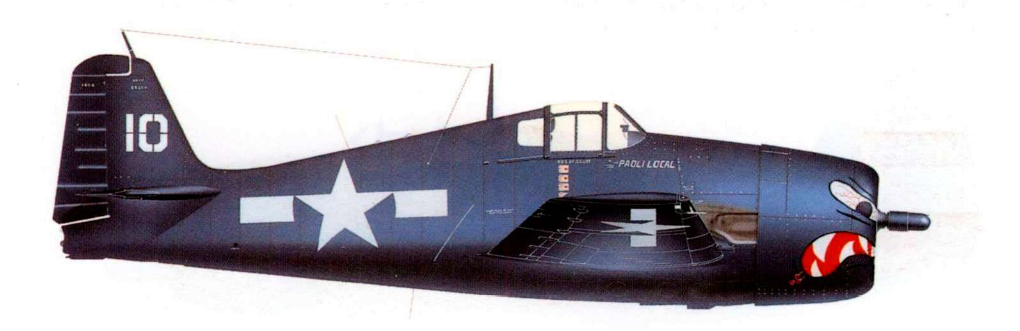
F6F-3 Hellcat, blanco 23 del Lt James Red Shirley, VF-27, USS *Princeton,* 24 de octubre de 1944

Éste fue el aparato utilizado por el mejor as del VF-27, Shirley, para derribar cinco cazas en un frenético combate aéreo que tuvo lugar en esta fecha al oeste de la agrupación táctica. Este Hellcat estaba destinado a no llevar nunca su marcador final de 12,5 derribos ya que se perdió con el *Princeton,* posteriormente, aquel mismo día. Considerado un piloto excepcional, Shirley fue reconvertido como instructor para el programa de instrucción de la Marina en Pensacola, al obtener el distintivo de las alas a comienzos de 1942, y tuvo que pelear por conseguir un destino en el frente a finales del año siguiente.



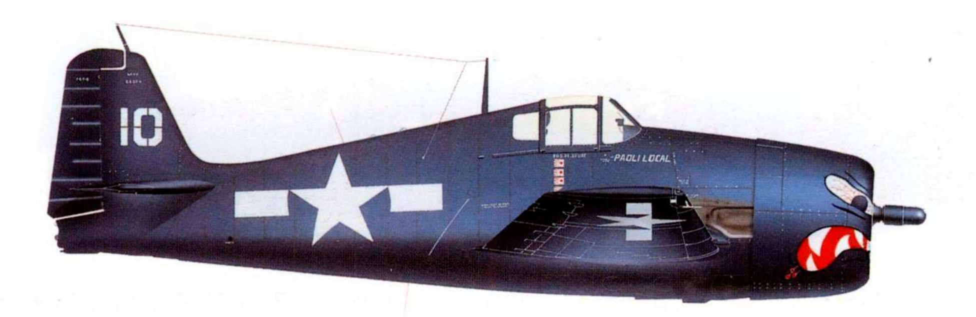
F6F-5 Hellcat, blanco 9 del Lt Carl A. Brown, Jr, VF-27, USS *Princeton,* 24 de octubre de 1944

Aunque asignado al segundo piloto con más victorias del VF-27, él no pilotó este avión en concreto en aquella fecha. Este Hellcat casi nuevo fue uno de los seis F6F-5 de sustitución enviados al escuadrón antes de la campaña del Golfo de Leyte y que operaron junto con los mucho más comunes de la Serie 3 tricolores.



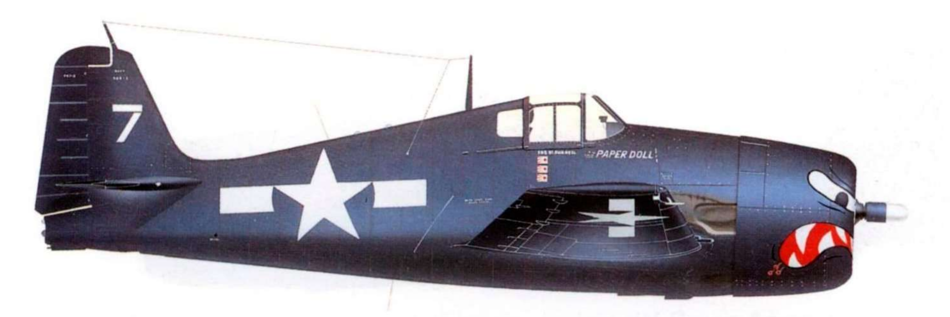
F6F-5 Hellcat, blanco 10 *Paoli Local* del Ens Paul E. Drury, VF-27, USS *Princeton,* 24 de octubre de 1944

Al igual que el Hellcat de Carl Brown, este aparato no fue pilotado por su piloto habitual, el as con 6,5 derribos Paul Drury, el 24 de octubre. Tal fue la prisa de los cazas del VF-27 por despegar en alarma, que los pilotos se subieron a cualquier avión que encontraron operativo. Drury no acabó en una cabina muy diferente ya que derribó tres cazas en aquel sangriento enfrentamiento. *El Pauli Local* de Drury, denominado así a partir de un tren de cercanías de Filadelfia que solía coger cerca de su casa, fue pilotado en combate aquel fatídico día por el piloto de sustitución recién llegado Ens O. L. Scott, que sería posteriormente derribado y moriría; la única baja aérea del VF-27 aquel día.



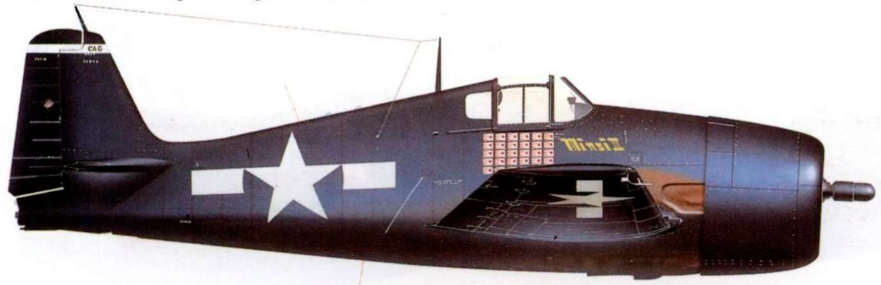
F6F-5 Hellcat, blanco 1 del Lt Cdr Fred A. Bardshar, CO del VF-27/Jefe del Grupo Aéreo 27, USS *Princeton,* 24 de octubre de 1944

El piloto de este Hellcat tuvo la distinción de mandar tanto el VF-27 como el Grupo Aéreo 27 durante gran parte del despliegue del *Princeton.* Fred Bardshar, anteriormente segundo jefe de la unidad, demostró ser más que apto para el puesto/los puestos que se le encomendaron tras la muerte en combate del anterior titular, Cdr E. W. Wood, el 19 de junio de 1944; aquel mismo día Bardshar derribó dos Judy. Su registro final de 7,5 derribos estaba inscrito en la parte derecha del fuselaje.



F6F-5 Hellcat, blanco 7 *Paper Doll* del Ens Bob Burnell, VF-27, USS *Princeton*, 24 de octubre de 1944

Aunque lleva el nombre, el marcador y el distintivo personal de Burnell, este F6F-5 fue pilotado por Carl Brown, Jr el día 24, que lo utilizó para derribar cinco Zeke antes de aterrizar a bordo del *Essex*. Tanto el piloto como el avión resultaron gravemente heridos en este combate, pero al aterrizar de vuelta a bordo de este buque en lugar de hundirse en el agua, el *Paper Doll* se convirtió en uno de los únicos nueve (de 24) Hellcat que sobrevivieron al hundimiento del *Princeton*. Antes de que la unidad se desplegara a bordo de este buque, Burnell había pintado a mano los dientes de un gato en los 24 F6F asignados al VF-27.



F6F-5 Hellcat, Minsi III/BuN° 70143 del Cdr David McCampbell, Jefe del Grupo Aéreo 15, USS *Essex*, 25 de octubre de 1944

El BuN° 70143, fácilmente el Hellcat más conocido de todos, fue un F6F-5 de la primera fase de producción que tenía las ventanillas por detrás de la cabina como los F6F-3, un elemento que se eliminó en la mayor parte de la Serie 5. Como jefe del grupo aéreo, McCampbell podía pilotar su avión asignado casi en todas las misiones, y el Minsi III duró mucho más que cualquier otro de los Minsi anteriores. Aunque McCampbell perdió sus diarios después de la guerra, se calcula que consiguió 20 o más de sus 34 victorias confirmadas con el Minsi III. Desgraciadamente, este aparato se perdió en un accidente en diciembre de 1944, mientras era pilotado por el sustituto de McCampbell.



F6F-5 Hellcat, blanco 28/BuN° 58069 del Ens Frank Trooper Troup, VF-29, USS *Cabot*, 29 de octubre de 1944

El VF-29 sustituyó al desgastado en combate VF-31 a bordo del *Cabot* el 5 de octubre de 1944 e, inmediatamente, adornó sus F6F-5 con distintivos idénticos; los símbolos G solían asociarse más con el portaaviones que con el grupo aéreo. Frank Troup utilizó este avión para derribar un Jack y un Tojo en Clark Field durante una misión de caza libre a primera hora de la mañana de aquel día. Sin embargo, este avión resultó gravemente dañado por un segundo Jack poco después de que hubiera terminado con el Tojo, y Troup se vio obligado a hundir el caza en el agua en su regreso; sin embargo, fue rápidamente rescatado por el destructor USS *Halsey Powell*. Frank Troup finalizó la guerra con siete derribos.



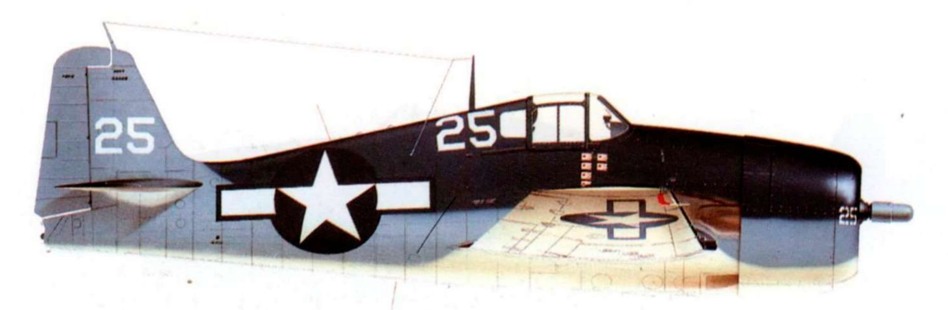
F6F-5 Hellcat, blanco 13/BuNº 42013 del Lt(jg) Ed Copeland, VF-19, USS *Lexington,* 6 de noviembre de 1944

Desgraciadamente para algunos, el as de seis derribos Ed Copeland tuvo que amerizar con el blanco 13 en la Bahía de Luguna Do después de sufrir daños de la artillería antiaérea en Manila en aquella fecha. Afortunadamente, fue rápidamente rescatado por la guerrilla filipina, que le escondió hasta que pudo ser recogido por un PBY. Todos los derribos de Copeland, y su único probable, los logró contra diferentes modelos de aviones, lo cual debe de suponer algún tipo de récord dentro de la Marina.



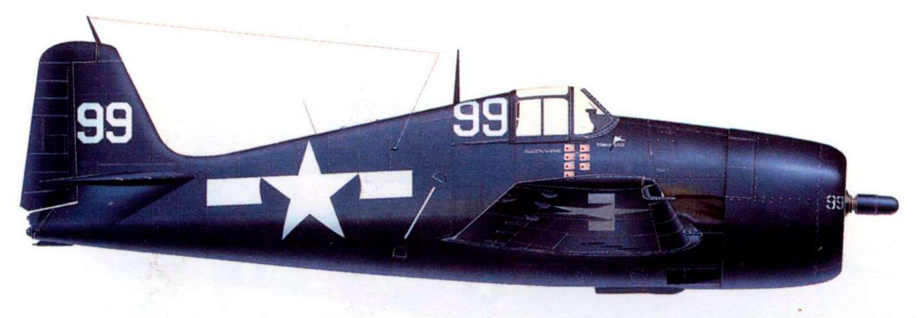
F6F-5 Hellcat, blanco 71 del Lt Leo B. McCuddin, VF-20, USS *Enterprise,* octubre de 1944

El Fighting Squadron 20 embarcó en el *Enterprise* en agosto de 1944, realizando misiones de combate en las Islas Filipinas y en Formosa. Entre sus nueve ases se encontraban el Lt(jg) Douglas Baker, con 16,333 victorias, y el CO, Cdr Fred Bakutis, con 11. El piloto de este Hellcat, Lt McCudden, consiguió cinco victorias contra los cazas japoneses en tres combates, todos en un periodo de seis días. Aunque pilotó el Blanco 71 en combate al menos una vez, las seis banderas de victorias por debajo de su cabina representan probablemente el registro total del avión y no el de ningún piloto en particular. Después de trasladarse al *Lexington* en diciembre, el VF-20 finalizó su periodo de servicio en enero de 1945 con 158 derribos.



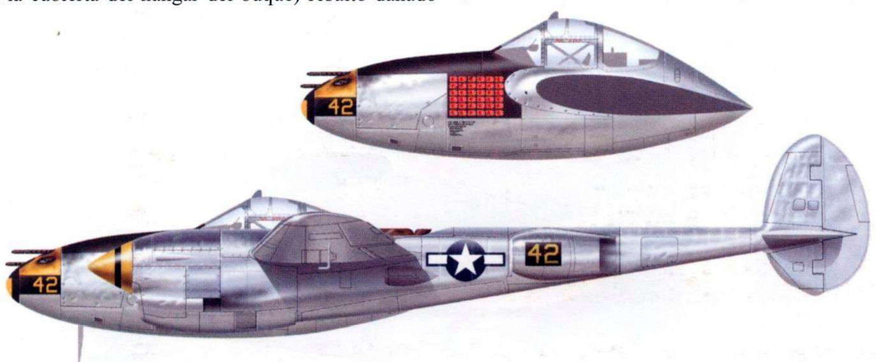
F6F-5 Hellcat, blanco 25 del Lt Bruce Williams, VF-19, USS *Lexington,* octubre de 1944

El as de siete derribos Willie Mohawk Williams fue el responsable de traer de vuelta sano y salvo a bordo del buque a uno de los Hellcat más gravemente dañados, al aterrizar con el F6F-3 BuNº 42054 el 21 de octubre de 1944. Había atacado algunas barcazas de aprovisionamiento de munición en las proximidades de Ceram, en las Islas Filipinas, a baja altura, cuando una de ellas explotó justo debajo del caza. El Hellcat fue lanzado desde 50 hasta 150 pies como resultado de la explosión, bloqueando todos los instrumentos de la cabina y poniendo a Williams del revés con el ala derecha destrozada. De alguna forma, consiguió volver a bordo del *Lexington,* donde una inspección de los daños reveló que los largueros estructurales estaban retorcidos, la superficie de la cola deformada y el control del alerón bloqueado, con un trozo de una plancha de madera de dos por cuatro y como un pie de larga alojada en el motor.



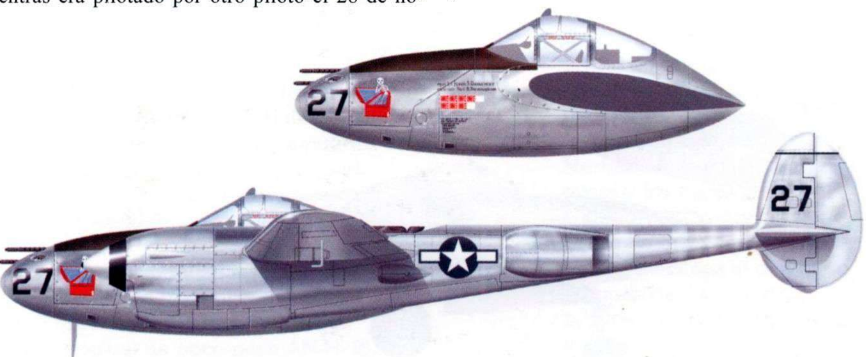
F6F-5 Hellcat, blanco 99 del Cdr T. Hugh Winters, Jr, Jefe del Grupo Aéreo 19, USS *Lexington*, noviembre de 1944

El jefe original del Fighting 19, Cdr Winters, se convirtió en el jefe del grupo aéreo del *Lexington* en septiembre de 1944. Utilizó dos aparatos como CAG, ambos con distintivos muy similares con el número 99 y usó el distintivo de radio 99 Mohawk. El primer Hanger Lily (un nombre erróneo que se refería a la cubierta del hangar del buque) resultó dañado por la artillería antiaérea y fue arrojado al mar. El segundo llegó a mostrar en última instancia ocho distintivos de victorias, además del nombre y una apropiada flor pintada en la parte delantera del parabrisas; por debajo de la cabina también estaban estarcidas las palabras COMDR T H WINTERS.



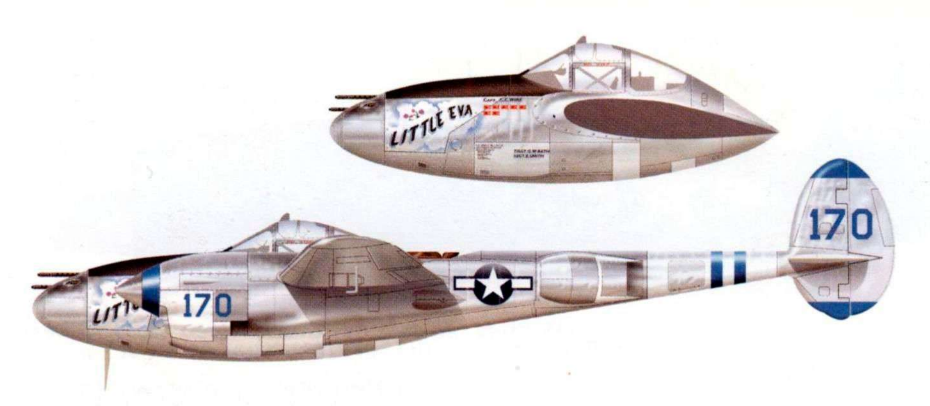
P-38L-1 Lightning, 44-23964 del Maj Dick Bong, Quinto Mando de Caza, Tacloban, noviembre de 1944

Bong utilizó este L-1LO del 8 FS para conseguir sus últimas victorias, estando adscrito al 49 FG, en noviembre de 1944. Reclamó un Oscar y dos Zeke sobre la Bahía de Ormoc el 10 y 11 del mes respectivamente, elevando de esta forma su registro hasta 36; este caza se perdió posteriormente mientras era pilotado por otro piloto el 28 de noviembre. Bong utilizó el Amarillo 42 sólo durante un mes entre finales de octubre y mediados de noviembre, y con todo logró registrar seis derribos durante este periodo. Sus últimas cuatro victorias llegaron mientras pilotaba un P-38L-1 del 475 FG.



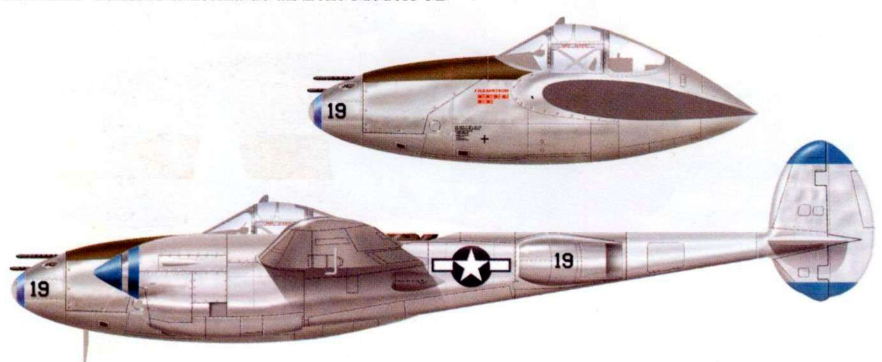
P-38J-15 Lightning, 43-268?? del Lt John S. Dunaway, 36 FS/8 FG, Morotai, noviembre de 1944

Instruido como piloto de reconocimiento fotográfico, Dunaway solicitó rápidamente el traslado a los cazas cuando se enteró de que los Lightning iban a volar inicialmente sin armamento. Reclamó seis de sus siete derribos en un periodo de diez días a comienzos de noviembre de 1944 sobre las Islas Filipinas. Su excelente racha de éxito se interrumpió bruscamente el día 22 de ese mes, cuando la punta del ala de su P-38 chocó con una ola durante una pasada de ataque a baja altura en Halmaheras y se estrelló contra el agua en la Bahía de Kaohe, cerca de la isla de Miti.



P-38L-5 Lightning, 44-25453/*Georgia Belle/Martha* del Capt Joel Paris, 7 FS/49 FG, Lingayen, marzo de 1945

Tras conseguir un trío de derribos con los P-40N a comienzos de 1944, Paris logró otras seis victorias con los P-38L, cinco de ellas en las Islas Filipinas, comenzando con un Ki-45 cerca de la ciudad de Cebú el 7 de diciembre de 1944. Su quinta victoria con los P-38 tomó la forma de un Zeke Modelo 52 derribado en Clark Field el día de Año Nuevo de 1945, mientras que su último derribo (también un Zeke) lo consiguió en una misión de larga distancia en la Isla de Hainan, el 6 de marzo de 1945.



P-38L-5 Lightning, 44-25327 del Capt Ferneley H. Damstrom, 7 FS/49 FG, Tacloban, diciembre de 1944

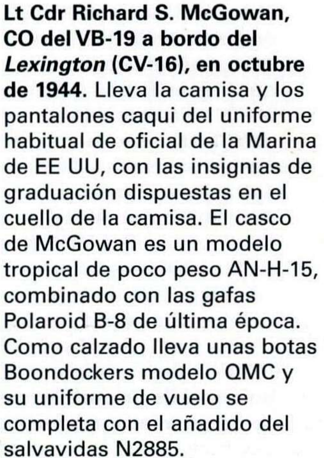
Damstrom consiguió ocho victorias entre el 2 de noviembre y el 20 de diciembre de 1944, antes de morir en un accidente de despegue en el campo de aviación de Laong, al norte de Luzón, el 11 de abril de 1945; pilotaba este P-38 en el momento de su muerte.



P-38L-5 Lightning, 44-25930/*Lizzie V* del Capt John E. Purdy, 433 FS/475 FG, Dulag, diciembre de 1944

Es probable que Purdy consiguiera el último de sus siete derribos con este caza al derribar dos Zeke Modelo 52, en Mindoro, el 17 de diciembre de 1944. El *Lizzie V* fue alcanzado por la artillería antiaérea y, consiguientemente, retirado del servicio en un aterrizaje forzoso al sur de Malabang el 9 de enero de 1945. Purdy fue rescatado poco después.





Lt Cdr Richard S. McGowan, CO del VB-19 a bordo del *Lexington* (CV-16), en octubre de 1944. Lleva la camisa y los pantalones caqui del uniforme habitual de oficial de la Marina de EE UU, con las insignias de graduación dispuestas en el cuello de la camisa. El casco de McGowan es un modelo tropical de poco peso AN-H-15, combinado con las gafas Polaroid B-8 de última época. Como calzado lleva unas botas Boondockers modelo QMC y su uniforme de vuelo se completa con el añadido del salvavidas N2885.



Se puede ver al Lt Bob Wood, oficial de operaciones de vuelo del VB-17, a mediados de 1943, mientras tuvo su base en la Base Aeronaval de Norfolk, Virginia. Lleva la gorra y los pantalones Garrison del uniforme de diario de los aviadores de la Marina; destaca el distintivo de graduación y la insignia de la aviación en la gorra. Wood lleva puesta una cazadora de vuelo habitual A-2, adornada con la graduación de aviador y el nombre en el pecho. Lleva un casco de tela y un salvavidas N2885, mientras que los zapatos y los guantes son de un modelo civil.





El Lt(jg) Alex Vraciu muestra su registro final después de su épico combate contra una formación de Judy el 19 de junio de 1944. Las prendas de la cabeza se componen de un casco especial AN-H-15 de última época con un viejo par de sus gafas favoritas, AN-6530, o B-7. Todavía lleva puesto el equipo del bote salvavidas, justo después de salir de su Hellcat, y en las manos lleva los guantes a prueba de fuego de aviador de la Marina. Por último, Vraciu muestra en los pies las Boondockers modelo QMC habituales.

El Lt Jim Swope del VF-11 en enero de 1945, que lleva básicamente la misma ropa que Vraciu. También tiene atado en su espalda el paracaídas tipo asiento por debajo del equipo del bote salvavidas. El casco es el modelo tropical AN-H-15 y las gafas son las B-7. La mayoría de los pilotos decidían llevar al combate únicamente un revólver Smith and Wesson de calibre 6,68, pero Swope también optó por la protección adicional de un cuchillo para la selva, guardado en su funda de cuero.

LA BATALLA DEL GOLFO DE LEYTE

La gran estrategia estadounidense en el Pacífico se decidió en una reunión en el verano de 1944. El Gen Douglas MacArthur, el Adm Chester Nimitz y los miembros del Estado Mayor de la Defensa decidieron volver a ocupar las Islas Filipinas en lugar de atacar el continente chino. El regreso estadounidense a las Islas Filipinas en el otoño de 1944 provocó una de las más grandes batallas navales de todos los tiempos. También llamada la Segunda del Mar de las Islas Filipinas, es más conocida por la Batalla del Golfo de Leyte, que se desarrolló durante tres días.



Un Helldiver del VB-13 procedente del USS *Franklin* (CV-13). Esta fotografía, de fecha de julio de 1944, se tomó al comienzo del periodo de combate de cuatro meses de este escuadrón a bordo del Gran Ben; el VB-13 se había unido a este nuevo portaaviones en el anterior mes de marzo.

El Bombing 19, que relevó al VB-16 a bordo del *Lexington* en julio de 1944, fue el primer escuadrón de Helldiver que voló desde el buque insignia del Vice Adm M. A. Mitscher. El Grupo Aéreo 19 fue un tanto extraño en cuanto a que cada uno de sus escuadrones llevaba un símbolo G diferente en lugar del mismo emblema. Los Hellcat del Fighting 19 tenían los números pintados detrás de la cabina mientras que el Torpedo 19 utilizó triángulos invertidos.

Esta batalla, aunque no es realmente el enfrentamiento naval más importante de los tiempos modernos, sí fue ciertamente el más diverso e intenso. En número de buques combatientes participantes quedó en segundo lugar, muy cerca de la Batalla de Jutlandia de 1916. Sin embargo, en cuanto a la variedad y concentración de las fuerzas participantes (aire, superficie y submarinos), ninguna otra acción se le puede igualar.



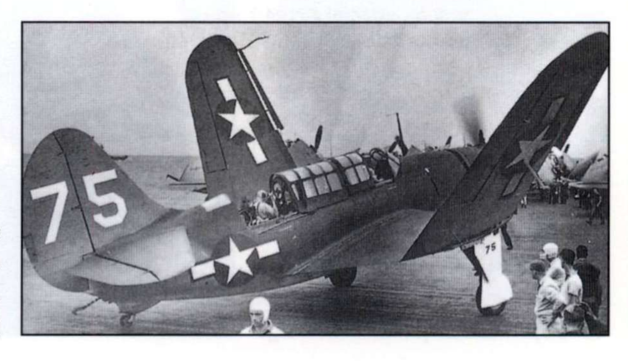
LOS BOMBARDEROS

En septiembre, cuando comenzaron los ataques preliminares, los Curtiss SB2C Helldiver componían los ocho escuadrones completos de bombardeo de los portaaviones rápidos. Dos eran veteranos de las Islas Marianas (el VB-14 en el *Wasp* y el VB-15 en el *Essex).* Uno de los restantes, el Bombing 11, que había sustituido al VB-2 en el *Hornet,* mantenía algunas tripulaciones aéreas con experiencia desde su periodo de 1943 en Guadalcanal.

Escuadrones de SB2C en la Batalla del Golfo de Leyte

VB-7	*Hancock*	SB2C-3/3E	Lt Cdr J. L. Erickson
VB-11	*Hornet*	SB2C-3	Lt Cdr L. A. Smith
VB-13	*Franklin*	SB2C-3	Lt C. A. Skinner
VB-14	*Wasp*	SB2C-3	Lt Cdr J. D. Blitch
VB-15	*Essex*	SB2C-3	Lt Cdr J. H. Mini
VB-18	*Intrepid*	SB2C-3	Lt Cdr M. Eslick
VB-19	*Lexington*	SB2C-3	Lt Cdr R. McGowan
VB-20	*Enterprise*	SB2C-3	Cdr R. E. Riera

Igualmente, en aquel momento los Helldiver Serie 3 habían sustituido a los SB2C-1 y -1C; este nuevo modelo fue considerado de forma generalizada un avión muy superior con respecto al



modelo original, aunque no sin algunas reticencias a nivel de la agrupación táctica. El Vice Adm Mitscher, que había quedado impresionado por el rendimiento del VB-10 y del VB-16 en las proximidades de Saipan, equipados con los SBD, consideró realmente de forma retroactiva volver a asignar los Dauntless a sus escuadrones de bombardeo; sin embargo, Douglas Aircraft interrumpió la fabricación de los Dauntless en julio, lo cual no le dejó otra alternativa que continuar recibiendo los -2C.

El ahora retirado Vice Adm Donald Engen era por aquel entonces un alferez de 19 años del VB-19, que relevó al VB-16 a bordo del *Lexington,* buque insignia de Mitscher, en julio de 1944. Este escuadrón se había actualizado apresuradamente de los SBD a los Helldiver, con algunas dudas permanentes.

El SB2C-1 era un avión difícil y se granjeó el apelativo de *la Bestia.* Este término procedía realmente del hecho de que había muchos bordes afilados (los frenos de picado y las puertas de la bodega de bombas) y los que trabajaban con ellos se herían y sangraban con mucha frecuencia.

"Cuando llegamos al *Lexington,* estaba claro que el Vice Adm Mitscher no tenía muy buen concepto de los SB2C. Eran grandes, difíciles de mover por la cubierta y complicados de colocar en las esquinas, precisaban mucho mantenimiento y, desde su punto de vista, no se defendían bien en combate. Sentía la pérdida de los aviones de la batalla del Mar de las Islas Filipinas. Al principio simplemente nos toleró. Pero los SB2C-3 eran aviones completamente diferentes a los -1/-1C que habíamos pilotado anteriormente. El motor, más grande, y la hélice eléctrica de cuatro palas le daban mucha más potencia. Se había mejorado el terrible sistema hidráulico con sus cuatro válvulas independientes de espita en forma de jardín en el suelo de la cabina. Todavía perdían algo de fluido hidráulico por aquí y por allá, pero realmente eran aviones agradables de pilotar y fiables en el sentido aerodinámico. Por supuesto, teníamos nuestros desafíos en el mantenimiento, pero en general los aviones y el VB-19 cambiaron por completo el concepto negativo de Mitscher en unos 60 días. Se convirtió en partidario de ellos e incluso envió una notificación a la Sala de Preparación Dos a comienzos de septiembre, indicando que había cambiado de opinión. Desde entonces, estos aviones se incluían en su equipo".

Otra fuente de admiración en cuanto a los Helldiver fue su capacidad para sobrevivir a los daños en combate. Durante las primeras operaciones contra las Islas Filipinas, los pilotos del VB-8 aprendieron que hacía falta algo

La primera división del VB-19 estaba compuesta por el CO, Lt Cdr R. S. McGowan y sus dos puntos de la sección guía, además de otros tres pilotos en la segunda sección. Los que aparecen en esta fotografía de grupo son, detrás, de izquierda a derecha, L. A. Hielman, R. S. McGowan y Jack Scott, mientras que delante, de izquierda a derecha, se encuentran W. P. Wodell, E. E. Newman y H. N. Walters.



más que una cuerda fuerte para sujetar a *la Bestia.* Martin Carmody lo recuerda así:

"Después de uno de nuestros ataques contra Cebú, llevé a la escuadrilla hacia el norte al Puerto de Legazpi, al sur de Luzón, para buscar buques. Cuando nos aproximábamos al puerto pude ver una embarcación tipo mercante a lo largo de un muelle e indiqué a la escuadrilla que me siguiera en un agudo ángulo de ataque con nuestros cañones de 20 mm. Vi cómo mis proyectiles impactaban en el buque y, cuando ascendía virando, observé que uno de mis hombres estaba también sobre el blanco y que comenzaba a ascender justo cuando recibió el impacto directo del cargamento de munición del buque al explotar. Pensé que, con toda seguridad, había perdido a mi punto, Carl Mayer. Después de un breve espacio de tiempo recibí una llamada por radio de Carl indicando que se encontraba a 5.000 pies completamente machacado y que tendría que lanzarse en paracaídas. Le dije que continuara volando hacia el este hasta el océano abierto, que se mantuviera en el aire cuanto más tiempo mejor y que nos reuniríamos con él".

"Cuando nos encontramos pude ver que la parte inferior del avión estaba muy dañada y que había agujeros por todas partes. La mitad inferior del capot del motor había desaparecido y el combustible se derramaba sobre el tubo de escape, provocando un chorro de humo por detrás del avión. Además, unos 60 pies de la guindaleza de amarraje se habían enganchado en el borde de ataque del ala derecha, dificultando la utilización del alerón derecho. Intenté soltar la guindaleza con mi ala izquierda un par de veces, sin éxito. El peso de la pieza más larga provocó gradualmente que la guindaleza se deslizase del ala. Con el motor funcionando correctamente todavía, Carl optó por no aterrizar cerca de un submarino de rescate, sino continuar hasta el portaaviones. Ni él ni su tripulación resultaron heridos y realizó la recuperación sin incidentes. El oficial de la cubierta de vuelo echó un vistazo al avión y ordenó que lo empujaran por la borda".

EL MAR DE SIBUYAN Y EL CABO DE ENGANO

El 24 de octubre los portaaviones rápidos lanzaron una serie de ataques aéreos contra las principales unidades de la flota japonesa en el Mar de Sibuyan, al oeste de las Islas Filipinas. La Marina Imperial se desplegó en una maniobra en tres direcciones para penetrar en el Golfo de Leyte, donde la Séptima Flota de EE UU era vulnerable con sus embarcaciones anfibias y sus fuerzas ligeras de cobertura. Con ese fin, una fuerza de decepción que incluía cuatro portaaviones navegó hasta las proximidades de la costa nororiental de Leyte, mientras que dos poderosas unidades de superficie llegaron desde el oeste, una para intentar pasar el Estrecho de San Bernardino y la otra para dirigirse hacia el sur, vía Estrecho de Surigao, entre Luzón y Mindanao. Esta última fuerza fue destruida en una acción en superficie en la noche del 24 de octubre, mientras que la fuerza central fue atacada en varias ocasiones durante aquel día.

Los operadores de radio-ametralladores del VB-19 se convirtieron en los ocupantes de los asientos traseros de todos los escuadrones de SB2C y eran instruidos igualmente bien en comunicaciones y en tiro aéreo. Fila de delante, de izquierda a derecha, P. L. Reischman, L. K. Simmons, R. L. Johnson, P. R. Dulong, L. Ortiz, B. E. Johns, R. C. Reading, M. J. Harvey y V. A. Stankevich. Fila del medio, de izquierda a derecha, J. R. Snow, R. S. Stanley, G. K. Nelson, A. E. Madrid, R. C. West, G. A. Warnke, J. J. Burns, H. J. Plant, J. N. Reid y A. F. Droske. Fila de atrás, de izquierda a derecha, J. F. Simmerman, E. E. Brown, J. R. Locher, N. S. Reid, V. H. Kaste, Smith, J. D. Nance, D. L. Woolhouse, L. H. Brown y Langham.

El CO del Bombing 19 fue el Lt Cdr Richard S. McGowan, que se graduó en la Academia de la Marina en 1935. Estableció su escuadrón en la Base Aeronaval Auxiliar de la Marina de Los Alamitos, California, el 15 de agosto de 1943 y lo mandó hasta su muerte el 24 de octubre de 1944. McGowan se vio obligado a amerizar con su SB2C-3 por detrás del USS *Lexington* (CV-16) y aunque salió del Helldiver, que se hundía, no fue rescatado. La muerte de McGowan por ahogamiento fue una sorpresa para el escuadrón ya que había sido un excelente nadador en Annapolis.





La reunión previa a la primera salida de combate del VB-19 desde el USS *Lexington* el 18 de julio de 1944. El tema de esta reunión a las 06:30 horas fue un ataque del Grupo Aéreo 19 contra Guam. Primera fila, de izquierda a derecha, J. B. Gunter y D. D. Engen. Segunda fila, W. S. Emerson, W. Koch y A. F. Emig. Tercera fila, R. G. Wicklander, W. T. Good y J. W. Evatt. Cuarta fila, E. D. Stella y W. E. McBride. De pie, P. A. Gevelinger. Donald Engen, entonces un alférez de 19 años que se retiró como vicealmirante y que, posteriormente, se convirtió en director del Museo Nacional del Aire y el Espacio en Washington, DC.

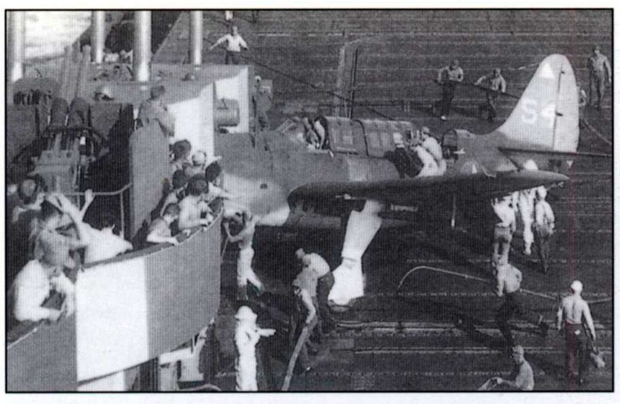
Actuando en grupos operativos, los aviadores de Mitscher lanzaron seis ataques durante el transcurso del día. Alcanzaron a la fuerza central en el Mar de Sibuyan, entre Palawan y las Islas Filipinas, sobrevolando las Islas Filipinas de este a oeste. El primer ataque que llegó fue el del Grupo Operativo 38.2, que incluía al Grupo Aéreo 18 del *Intrepid* (CV-11). El escuadrón de bombardeo había sufrido muchas bajas; su jefe original durante la instrucción y, a continuación, durante los ataques contra Formosa, varios tenientes veteranos y el siguiente CO, Lt Cdr Mark Eslick, murieron todos en combate. Durante las tres primeras semanas de octubre se había perdido una docena de aviones, en su mayor parte por causas relacionadas con las operaciones. Sin embargo, el escuadrón se benefició de la presencia de algunos pilotos de bombardeo y exploración con mucha experiencia, como el Lt Benjamin G. Preston y el Lt Leif Larsen, que habían pilotado los SBD desde el *Yorktown* de procedencia (CV-5) en el Mar del Coral y en Midway.

Por entonces, bajo el mando del Lt Cdr George Ghesquiere, el Bombing 18 lanzó 12 Helldiver contra la Fuerza Central en compañía de 10 bombarderos torpederos Avenger y 4 cazas Hellcat. La escasez de F6F demostraba las muchas cuestiones que tenían que atender los portaaviones rápidos en aquel momento; el 24 de octubre, que fue uno de los tres días más intensos de combates aéreos de la Guerra del Pacífico, se apremió enormemente a la agrupación táctica para que cubriera las necesidades de combate en cuanto a las patrullas de combate aéreo y la escolta de los ataques.

Volando a 17.000 pies, la formación del *Intrepid* con sólo 26 aviones avistó la flota del Vice Adm Takeo Kurita, formada por 29 buques. Sin embargo, había ayuda cerca ya que se asignaron blancos a otros grupos aéreos mientras el CVG-18 se aproximaba a la formación y a los japoneses les faltaba cobertura aérea. Los pilotos pudieron centrarse en el bombardeo sin miedo a las interceptaciones.

A las 10:25 el Lt Cdr Ghesquiere emprendió su ataque contra uno de los dos grandes acorazados, que resultó ser el *Musashi*, de 64.000 toneladas, con cañones de 457,2 mm. En una repentina vuelta sobre el ala, el Helldiver guía cayó verticalmente sobre el enorme buque, hundiéndose entre las explosiones marrones y negras de los potentes proyectiles de la artillería antiaérea y el fuego cruzado de los proyectiles trazadores de varios colores.

Algunos pilotos realizaron acciones evasivas en sus vuelos en picado con la esperanza de confundir el seguimiento de los artilleros enemigos, pero no había forma de evitar el fuego de la barrera; los aviadores sólo podían lanzarse en picado a través de un cielo cubierto por la artillería antiaérea. Finalmente, a unos 6.000 pies se estabilizaban, sin hacer caso del sonido próximo de los proyectiles que explotaban y del tenso zumbido de la metralla que penetraba en las superficies de aluminio de sus Helldiver. La mayor parte del VB-18 lanzó sus bombas a unos 2.000 pies, con el *Musashi*, que aparecía grande y gris a través de los visores de bombardeo. Después esta vívida imagen se perdió en la niebla gris y negra del restablecimento a 10-G.



El Bombing Squadron 14 llegó al USS *Wasp* (CV-18) con el grupo aéreo original de este buque en enero de 1944 y se mantuvo a bordo durante la mayor parte del año. Los puntos álgidos del combate fueron las batallas del Mar de las Islas Filipinas y el Golfo de Leyte durante quizá el periodo más largo que un escuadrón de SB2C pasó a bordo de un portaaviones. Las operaciones contra las Islas Palau de agosto provocaron que esta *Bestia* chocara contra una de las torretas antiaéreas traseras de 12,7 mm del buque.

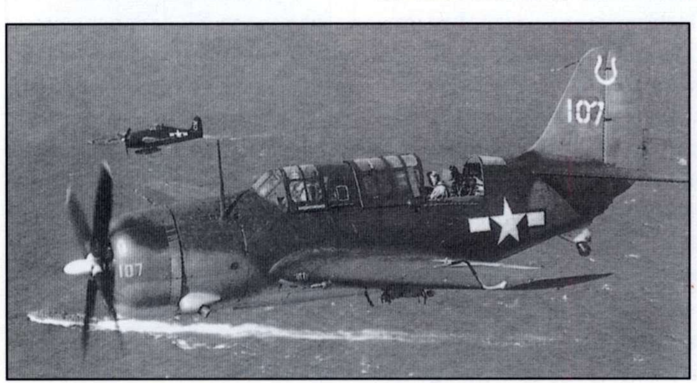
Las bombas pesadas cayeron sobre las torretas y la cubierta blindadas del *Musashi,* mientras que los Avenger colocaban sus torpedos en el casco. El proceso continuó durante varias horas, llegando a la escena los grupos aéreos de cada grupo operativo de forma alternativa. El segundo ataque, parecido en composición al primero, llegó a las 12:45. El avance era lento pero continuo; cuando se desarrolló el tercer ataque a las 13:30, el *Musashi* estaba claramente herido. Los aviadores del *Lexington* y del *Essex* del Grupo Operativo 38.3 encontraron al acorazado siguiendo a la fuerza principal a unos 32 km.

El Grupo Aéreo 20 del *Enterprise,* como Grupo Operativo 38.4, llegó con 16 Hellcat, 14 Helldiver y 8 Avenger a las 14:15, casi seis horas después de la primera oleada. Se encontraron con una espectacular demostración de fuegos pirotécnicos japoneses ya que los proyectiles explotaban hasta 4,8 km de altura con sombras púrpura, rojas, amarillas, azules y blancas. El coordinador aéreo de la acción asignó los bombarderos y los aviones torpederos del Gran E al *Musashi,* mientras que el VF-20 atacó un crucero para eliminar el fuego antiaéreo. El plan funcionó y cuando los aviadores del *Enterprise* se alejaron, el enorme acorazado se inclinaba por la proa tras haber sido alcanzado por ocho torpedos y diez o más bombas.

Uno de los vuelos típicos de esta misión fue el de 5 horas y media del VB-19 desde el *Lexington.* Sin embargo, el jefe del Bombing 19, Cdr Richard McGowan, de la promoción de Annapolis de 1935, se vio obligado a suspender su vuelo por problemas eléctricos. Después de esperar cerca de la agrupación táctica mientras una incursión japonesa era repelida, otro de los pilotos de McGowan aterrizó por delante de él. Al realizar una prolongada aproximación horizontal al *Lexington,* el Helldiver de McGowan chocó bruscamente cerca de la popa. Su punto, Lt Jack Scott, voló por encima para dejar un rastro de humo y señalizar el lugar, pero por desgracia McGowan desapareció en el hundimiento, aunque su ametrallador, E. A. Brown, fue rescatado. Otra baja del día 24 fue el bombardero pilotado por el Lt E. E. Newman, derribado por un caza japonés justo más allá de la pantalla de la agrupación táctica. Uno de los destructores lo recogió.

El compañero de equipo del *Lexington* casi perdió a su jefe de bombarderos cuando el Cdr J. H. Mini se hundió cerca del *Essex* al volver del primer ataque contra el *Musashi.* Sus diez Helldiver reclamaron impactos en tres acorazados, incluidos tanto el *Musashi* como el *Yamato,* mientras que el segundo ataque de los aviones de este portaaviones se concentró en el primero de estos buques, pero perdió un SB2C y su tripulación durante la acción. El Lt(jg) C. W. Crellin acababa de lanzar su bomba, que alcanzó el blanco, cuando su avión sufrió un impacto directo de un proyectil de gran

El símbolo G del VB-7 mientras estuvo a bordo del USS *Hancock* (CV-19) fue la letra griega omega dibujada, como aparece claramente visible en esta instantánea de un SB2C-3 del escuadrón en octubre de 1944. Este Helldiver tenía su propia escolta personal en la forma de un lustroso Hellcat azul marino del VF-7, que también formaba parte del Grupo Aéreo 7.



calibre de la artillería antiaérea. Crellin y el operador de radio E. E. Shetler murieron en esta acción tras haber contribuido a hundir uno de los buques de guerra más grandes del mundo. Las bajas totales de SB2C del día 24 sumaron diez aviones, incluyendo siete por culpa de los cañones antiaéreos. La parte más importante se produjo en los ataques contra la fuerza del *Musashi* y el *Yamato,* cinco de los cuales pertenecían al Bombing 18 del *Intrepid.*



El VB-7, otro escuadrón de SB2C con plaza en la cubierta, formó parte del primer grupo aéreo del *Hancock.* Entre septiembre de 1944 y enero de 1945, el Bombing 7 participó en la campaña de las Islas Filipinas y en los ataques contra Formosa, entre otras operaciones.

Debido a la naturaleza de sus respectivas armas, los TBF/TBM Avenger, probablemente infligieron más daños a los buques japoneses que los cazas y los bombarderos de vuelo en picado, armados con bombas y proyectiles. Sin embargo, los escuadrones de torpederos sufrieron bajas similares a las de los SB2C, con 11 Avenger registrados como perdidos por diversas causas.

La sexta y última oleada de Mitscher atacó a las 18:42 horas de aquella tarde, más de ocho horas después del ataque inicial. Finalmente, el *Musashi* sucumbió unos 50 minutos después, víctima de uno de los ataques aéreos más sostenidos que jamás se haya lanzado contra buques en el mar. Además, el *Yamato* y el *Nagato* sufrieron al menos dos impactos de bombas, mientras que el veterano *Haruna* comunicó cinco impactos próximos.

Aunque los aviones de los portaaviones hundieron el *Musashi* y un crucero el día 24, el Vice Adm Kurita no se amilanó durante mucho tiempo. Después de invertir el rumbo brevemente y reorganizarse se dirigió de nuevo hacia el este aquella tarde y continuó a través del Estrecho de San Bernardino. Cuando su formidable fuerza de acorazados y cruceros entró en el Golfo de Leyte la mañana del día 25, sólo quedaba un pequeño grupo de portaaviones de escolta entre él y los buques de transporte de casco fino que apoyaban a las tropas del Gen Douglas MacArthur en la costa. En la posterior Batalla cerca de Samar participaron los Avenger, los Wildcat, los destructores y los escoltas de los destructores.

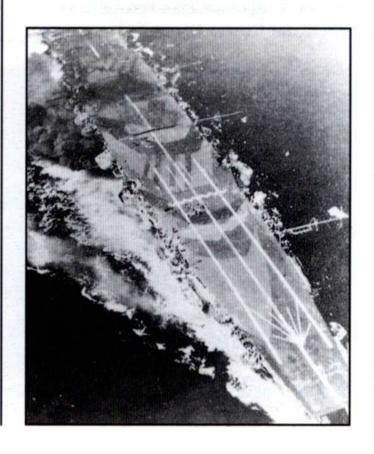
CUATRO PORTAVIONES HUNDIDOS

Al día siguiente, 25 de octubre, al Lt(jg) Stuart E. Crapser, del VB-19, se le asignó un sector de búsqueda al este, recto hacia el norte desde la Agrupación Táctica 38, una franja que sobresalía unas 300 millas marítimas. Su ametrallador era el ARM1/c James F. Burns.

Volando a unos 1.000 pies, Crapser llevaba 20 minutos en su vuelo de regreso por la franja cuando Burns estableció contacto por radar a 11 km, por delante y a la izquierda. Primero un buque, y luego algunos más, entraron en su visión. Al volar más cerca, Burns se dio cuenta de que las barcazas que originalmente vio eran, de hecho, los portaaviones japoneses:

"Comencé a ascender en un círculo fuera del alcance de la artillería antiaérea y elaboré un mensaje de contacto. Burns copió el texto y lo envió tres veces por la radio de frecuencia media-alta y dos veces por VHF. En ese momento decidí que era demasiado tarde para que el Vice Adm Marc Mitscher enviara un ataque y volviera antes de oscurecer, así que utilizaría mi bomba (456 kg) para dañar uno de los portaaviones. Lancé los depósitos vacíos de las alas y ascendí hasta los 14.000 pies, periodo durante el cual nos lanzaron proyectiles de la artillería antiaérea en nuestra dirección. Cuando ocurrió esto, Burns lanzó algunas

Se puede ver al portaaviones ligero japonés *Zuiho* sufriendo el ataque de los aviones de la Agrupación Táctica 38 el 25 de octubre de 1944. A pesar de su cubierta de vuelo pintada en color deslumbrante de forma parecida a los acorazados o cruceros, este portaaviones recibió los impactos de las bombas a lo largo del eje; suelta humo por su bao de estribor. Se hundió junto con el *Zuikaku,* el *Chiyoda* y el *Chitose* aquel día, que fue la última vez que los portaaviones japoneses fueron atacados en mar abierto.





El característico emblema del grupo aéreo del USS *Intrepid* (CV-11) fue un sencillo signo + en la cola. Este SB2C-3 ha vuelto al Evil I con daños de combate visibles en el timón, después de participar en un ataque contra la fuerza japonesa de acorazados en el Mar de Sibuyan el 25 de octubre de 1944, en el punto culminante de la Batalla de Leyte.

tiras de aluminio llamadas ventanas, que se suponía que confundían el radar del fuego de los cañones. Observé cómo uno de los portaaviones puso rumbo en la dirección del viento y lanzó algunos aviones".

"En ese momento estaba colocado para un picado desde el sol. Me incliné 60° y bajé en picado sin los flaps. Mi casco se cayó durante el picado, no había atado la correa de la barbilla. Lancé la bomba y sentí que el avión era golpeado y entraba en barrena hacia la derecha. Pensé en abandonar el avión, pero fui capaz de detener la barrena, salir y dirigirme hacia algunas nubes más abajo. El fuego antiaéreo era intenso y vi proyectiles trazadores pasar por encima de nosotros. Alcancé las nubes, lo estabilicé dentro de ellas y volé durante algún tiempo hacia el sur, por dentro y por fuera de las nubes. Me di cuenta de que la superficie superior de las alas estaba dañada y que los dos alerones estaban torcidos hacia arriba".

Burns informó que el Helldiver había sido alcanzado, que algunos Zeke habían realizado pasadas sobre ellos, que tenía un rasguño superficial por encima del ojo, que había dos portaaviones del tipo *Shokaku*, un CVL y un crucero ligero en el grupo de buques sobre el que se lanzó en picado y que había derribado un Zeke. No les persiguieron una vez que entraron en las nubes.

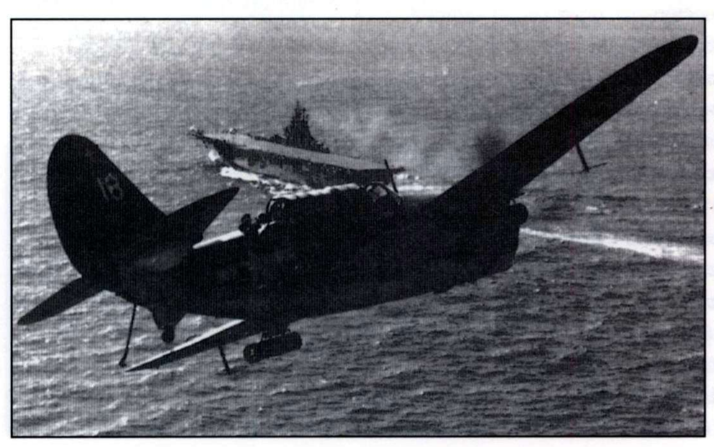
En el fragor del momento, el reconocimiento de los buques fue sorprendentemente bueno. La fuerza de Ozawa incluía el IJNS *Zuikaku* (hermano del *Shokaku,* hundido cerca de Saipan) y tres portaaviones ligeros. A su regreso al *Lexington*, Crapser aterrizó con mucha pericia su bombardero sin ningún problema e informó del descubrimiento al Vice Adm Mitscher.

Entonces el piloto se enteró de que un proyectil antiaéreo había explotado en el ala izquierda (la causa de la barrena) y que su bomba nunca llegó a salir.

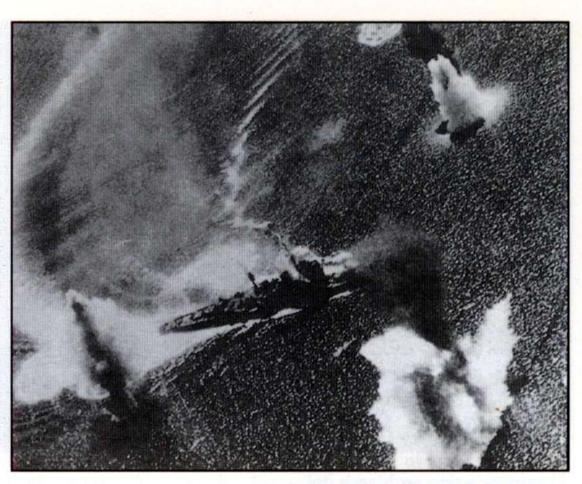
Otras dos tripulaciones del VB-19 también encontraron elementos de la fuerza del Vice Adm Ozawa en las proximidades del Cabo de Engano. De esta forma, los bombarderos del *Lexington* desempeñaron un papel importante en la decisión del Adm W. F. Halsey de llevar los portaaviones rápidos hacia el norte, lejos del Golfo de Leyte, en el último ataque aéreo organizado contra portaaviones operando en mar abierto.

La mayoría de los escuadrones de SB2C realizaron dos o más ataques contra los últimos portaaviones operativos de Japón. El CAG-19, Cdr Hugh Winters, dirigió su propio grupo aéreo y muchos otros en una serie de ataques que hundieron a los cuatro portaaviones de Ozawa.

Las patrullas antisubmarinas fueron habituales como misiones secundarias de los SB2C. Este avión del VB-18 entra en la posición de aterrizaje del *Intrepid* después de una búsqueda sin resultados, llevando todavía dos cargas de profundidad de 159 kg bajo sus alas.



Aquella mañana se lanzó un ataque de emergencia con órdenes de volar en círculos hacia el norte de la agrupación táctica hasta que llegara un informe sobre el contacto definitivo. Los aviones del portaaviones sólo habían completado un círculo de 360º cuando llegaron noticias de que la fuerza de Ozawa se encontraba a 160 kilómetros al norte.



Los Helldiver bombardean el crucero *Nachi* en la Bahía de Manila el 5 de noviembre de 1944. Este buque de 13.000 toneladas recibió impactos directos de los SB2C del *Ticonderoga* antes de que el Grupo Aéreo 19 del *Lexington* terminara el trabajo con sus bombas y torpedos, con el coste del Lt Donald Banker, el nuevo CO del VB-19. Posteriormente, los buceadores de EE UU recuperaron un tesoro del *Nachi*, que transportaba documentos vitales relacionados con la defensa de Japón, así como 2.000.000 de yenes en metálico (500.000 dólares de EE UU).

El primero en atacar fue el Grupo Aéreo 15 del *Essex*, seguido del Grupo Aéreo 19 del *Lexington*. La docena de Helldiver del primer ataque del VB-15 se dirigió contra un portaaviones ligero (probablemente el *Chitose*), que quedó ardiendo cuando los bombarderos se alejaron del blanco. El CO del escuadrón, Cdr Mini, todavía se encontraba a bordo de un destructor después de haberse hundido en el agua el día anterior, así que el Lt J. D. Bridgers y el Lt R. F. Noyes mandaron los Helldiver del *Essex*.

En el segundo ataque, los observadores aéreos reconocieron al Bombing 15 un 50% de impactos en el *Zuikaku* y al Bombing 19 quizá 12 de los 18. Un piloto del VT-19 que volaba en círculos en las proximidades vio el último ataque de tres Helldiver del *Lexington* y observó los tres impactos del Lt Jack Meeker y sus dos compañeros. De esta forma finalizó la carrera de "la Grúa feliz", el portaaviones con más capacidad de combate de Japón.

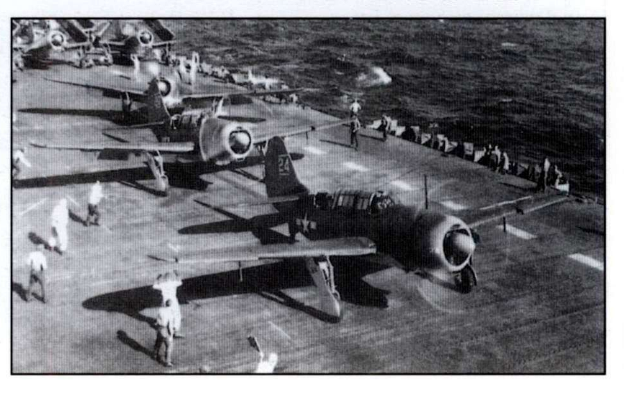
Los ataques continuaron durante todo el día, ya que muchos pilotos realizaron dos o incluso tres salidas. En las dos últimas misiones ya no quedaban portaaviones, así que en su lugar las unidades y las divisiones se dirigieron contra los acorazados y los cruceros. El piloto del VB-19 W. S. Emerson anotó en su diario: "Vi el fuego de artillería antiaérea más concentrado de mi vida, o eso me pareció. Fue un día que no olvidaré mientras viva y realmente creía tener razón cuando dije: Hoy hemos hecho historia".

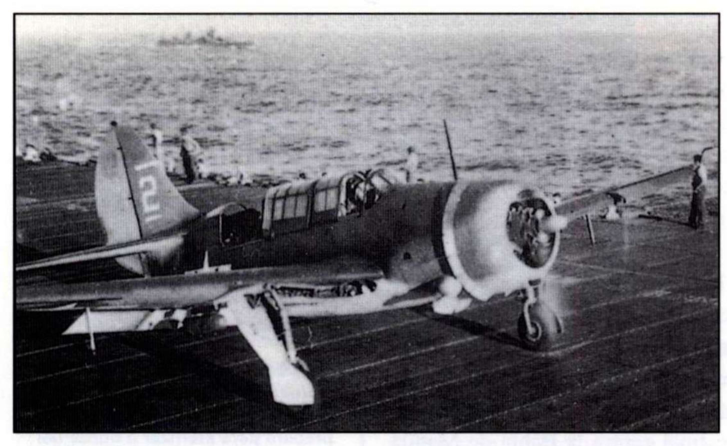
Ciertamente, los escuadrones de Helldiver tuvieron una parte importante en la destrucción de los portaaviones de Ozawa el día 25. Comparada con las actividades del día anterior en el Mar de Sibuyan, la batalla en las proximidades del Cabo de Engano fue incluso más satisfactoria ya que sólo se perdieron seis bombarderos de vuelo en picado, incluido uno operativamente. El VB-13 del *Franklin* fue el que recibió los golpes más duros al perder dos tripulaciones en esta acción.

Mientras tanto, el Grupo Operativo 38.1 atacó a la fuerza del Vice Adm Takeo Kurita, que amenazaba a las embarcaciones anfibias de EE UU en el Golfo de Leyte. Trece Helldiver se perdieron por diversas causas en esta parte de la acción, incluyendo siete del Bombing 7 del *Hancock*.

En total, este día, el culminante de la campaña de las Islas Filipinas, supuso la pérdida de 19 Helldiver. Sin embargo, sólo ocho de ellos se atribuyeron directamente a las acciones del enemigo, otros tres cayeron por daños graves y cinco o más fueron bajas no relacionadas con el combate.

El Bombing 4 participó en continuos combates desde el *Bunker Hill* entre el 1 y el 19 de noviembre de 1944, tomando parte en los ataques de las Islas Filipinas y Formosa. Esta unidad utilizó los mismos SB2C-3 que su predecesor, el VB-8, durante este periodo.





Un Helldiver del VB-4 se prepara para un despegue desde la cubierta del *Bunker Hill* el 13 de noviembre de 1944. Algunos de los blancos que se atacarón en aquella fecha fueron las bases aeronavales japonesas de Luzón, en las Islas Filipinas.

Algunos escuadrones sufrieron bajas considerables durante las operaciones sostenidas del mes de octubre. Por ejemplo, el VB-18 dejó fuera de servicio a 25 Helldiver durante las misiones contra Formosa y las Islas Filipinas, tres por culpa de la aviación enemiga, seis por la artillería antiaérea y dos que cayeron al mar con daños graves. Los 14 restantes se perdieron por diversas causas operativas, un porcentaje nada extraño para los escuadrones de bombardeo de la última fase de la guerra.

El último ataque importante contra el tráfico marítimo de la campaña tuvo lugar durante los ataques contra el Puerto de Manila el 5 de noviembre. El VB-80 del *Ticonderoga* y el incansable VB-19 compartieron el hundimiento del crucero pesado de 13.000 toneladas *Nachi,* con la destacada ayuda del Torpedo 19. El buque insignia del Adm Shima se hundió por la popa, rompiéndose en tres pedazos y sumergiéndose; una importante victoria, pero con la pérdida del Lt Don Banker, el segundo CO del VB-19 en sólo 11 días.

Sin embargo, los pilotos kamikaze también disfrutaron del éxito aquel día cuando un Zeke bien pilotado se lanzó contra la isla del *Lexington.* Entre los 47 hombres que murieron se encontraban seis pilotos del VB-19, además de otros tres que resultaron gravemente heridos. Los daños obligaron a que el despliegue de combate del Grupo Aéreo 19 finalizase prematuramente.

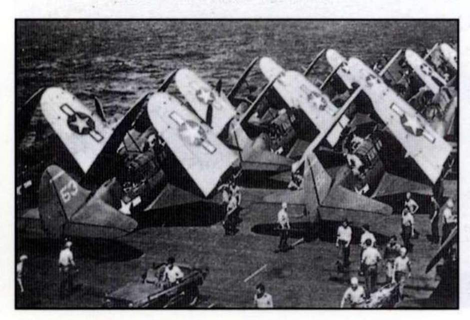
LAS OPERACIONES POSTERIORES A LEYTE

El ritmo de las operaciones apenas bajó después de la Batalla del Golfo de Leyte. Los grupos operativos de los portaaviones rápidos se mantuvieron en combate durante todo el mes de noviembre, lo que provocó la pérdida de casi 50 Helldiver más en las operaciones de las Islas Filipinas de aquel mes, aunque menos de 20 se atribuyeron directamente a las acciones del enemigo.

Algunas de las bajas más graves sufridas por un escuadrón de SB2C durante este periodo tuvieron lugar durante un ataque del *Essex* contra el tráfico marítimo japonés el 11 de noviembre. El Cdr J. H. Mini, mandando el VB-15, atacó un convoy que se aproximaba a la Bahía de Ormoc, en la isla de Leyte, aquella mañana. El convoy, compuesto por seis buques de transporte y cinco destructores, presentó una aguerrida defensa. Mientras los F6F los bombardeaban y atacaban, la primera división de Mini hundió rápidamente un buque de transporte; posteriormente la segunda división de Helldiver consiguió diversos impactos en otros dos.

Sin embargo, tres SB2C fueron derribados durante el ataque y otro se hundió con daños graves; su tripulación fue rescatada por filipinos amigos. Otro Helldiver sucumbió debido a los daños de la artillería antiaérea cerca de la agrupación táctica,

Transferido sin todos los aviones desde el *Bunker Hill,* el VB-4 sucedió al VB-15 a bordo del *Essex* a finales de noviembre de 1944, pero mantuvo los distintivos del CV-9 y muchos de sus SB2C. Después de esta misión, el personal sanitario quedó, desgraciadamente, desocupado tras el aterrizaje ya que volvió con la camilla metálica vacía, en la parte inferior derecha de la foto. El VB-4 permaneció en el *Essex* hasta el 9 de marzo de 1945.



pero el piloto y el ametrallador fueron recogidos por un destructor de la barrera. Mientras tanto, en una extraña decisión, el Lt J. W. Barnitz se desvió al campo de aviación del Ejército de EE UU de Tacloban, donde su ametrallador herido, el operador de radio H. N. Stiekemeyter, recibió tratamiento médico de emergencia.



Usando todavía la familiar bola del *Hornet* creada por el Grupo Aéreo Dos, este Helldiver del VB-11 se prepara para aterrizar a bordo del CV-12 a finales de 1944. Entre octubre de 1944 y enero de 1945 el Bombing 11 atacó blancos en las Islas Filipinas, en Formosa, en Okinawa y en la Indochina francesa. En aquel periodo el escuadrón perdió 17 aviones por diversas causas, incluyendo uno ante los cazas japoneses y al menos cuatro por culpa del fuego antiaéreo.

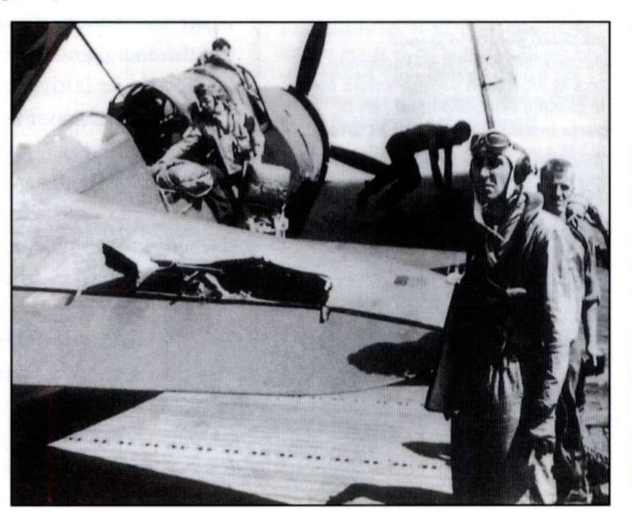
Fue un día difícil para el Bombing 15, tres tripulaciones murieron, una desapareció provisionalmente y cinco aviones se perdieron en vuelo, además de otro que se hundió. La moral de las tripulaciones aéreas se resintió temporalmente, pero el despliegue de combate del Grupo Aéreo 15 acabó con un ataque final contra la Bahía de Manila tres días después. Sin embargo, en aquella última misión se produjo otra pérdida más cuando el Lt(jg) R. L. Turner y el operador de radio S. Dorosh murieron debido al fuego de la artillería antiaérea. El suyo fue el décimo Helldiver que el escuadrón perdió aquel mes y el 33º desde que el VB-15 había entrado en combate seis meses antes.

La principal causa del desgaste de los SB2C durante el mes de diciembre tuvo lugar el día 18 cuando un monstruoso tifón castigó a la agrupación táctica con vientos de tempestad. Al menos 24 SB2C-3 quedaron inutilizados a bordo de los portaaviones de escolta para el reabastecimiento, *Altamaha* (CVE-18) y *Cape Esperance* (CVE-88). Otros tantos se perdieron en las operaciones habituales en todo el ámbito de la Marina sin que ninguno se debiera a los combates.

Como oficial de vuelo (operaciones) del Bombing 11, el Lt Ed Wilson mandaba todos los terceros ataques de los bombarderos del *Hornet*. Él volaba con el operador de radio Harry Jespersen, que había sido su hombre del asiento trasero durante el periodo de servicio del VB-11 con base en tierra en Guadalcanal en 1943, así que esta pareja componía un equipo con una experiencia nada habitual. Wilson recuerda una de sus misiones más angustiosas juntos:

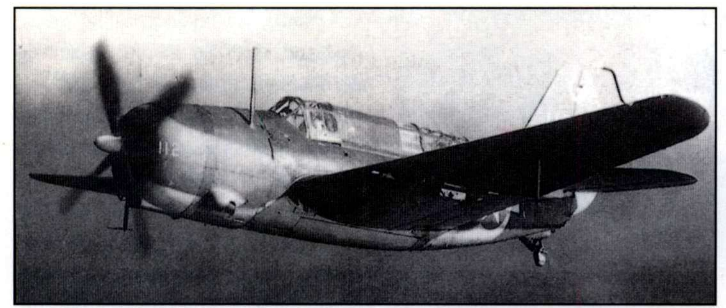
"El 5 de noviembre de 1944 yo mandaba un ataque contra Clark Field, Luzón. Después de lanzar mi bomba descendí para atacar los aviones en el campo de aviación. Al regresar al *Hornet* para aterrizar tuve un incidente por la ausencia del gancho de cola. Jespersen se arrastró hasta la cola, pero no pudo bajar el gancho. Así que llegamos a bordo subiendo el morro mientras golpeábamos la barrera. El fuego de las armas portátiles había alcanzado nuestro gancho de cola".

De vuelta a bordo del *Franklin* (CV-13), un piloto del VB-13 examina los daños de la artillería antiaérea en su avión mientras que el ametrallador coloca los dos paracaídas sobre el ala derecha. Este escuadrón voló desde el Gran Ben entre julio y octubre de 1944.



LOS CAZAS

En la Batalla del Golfo de Leyte participaron casi 550 Hellcat de los 17 portaaviones de la Agrupación Táctica 38, además de 65 más embarcados en tres portaaviones de escolta de la Agrupación Táctica 77. La batalla comenzó el 24 de octubre con ataques simultáneos de ambos bandos, con-



Este avión del VB-7 se retira de un ataque contra el tráfico marítimo del Eje a lo largo de la costa de Indochina, el 12 de enero de 1945. Esta operación fue la primera ocasión en la que los buques aliados entraron en el sur del Mar de China en casi tres años, buscando a los acorazados japoneses que se sabía que estaban en la zona. En verdad, el único buque de guerra hundido fue un desarmado crucero de la Francia de Vichy.

tra las unidades de la flota japonesa al oeste del archipiélago y contra las fuerzas de EE UU al este.

A partir de los 270 derribos reclamados por los aviones de los portaaviones de EE UU, se coronaron de forma increíble nueve ases instantáneos en un día, incluyendo dos pilotos de los FM-2 que volaban desde los portaaviones de escolta. Los siete ases de los Hellcat representaban a tres escuadrones, siendo el primero de ellos el VF-19 del *Lexington,* que lanzó operaciones de caza libre sobre Luzón. Los Satan's Kittens atacaron a diversos enemigos y reclamaron 30 victorias en torno a Luzón, encabezados por el Lt William J. Masoner, Jr (12 en total). Este antiguo piloto del VF-11, ya as, superó en más del doble su total de la guerra al derribar seis bombarderos bimotores sobre las 07:30 horas. En su informe de combate Masoner escribió:

"Mi división escoltaba a cuatro SB2C en una búsqueda de 480 kilómetros. Cuando ascendimos para unirnos a ellos sobre la costa oriental de Luzón localizamos un grupo de Betty y vi cómo derribaban a dos. Observé cómo cuatro o cinco Betty se dispersaban en todas direcciones, así que escogí uno de ellos y fui a por él con mi división. Abrí fuego con una ráfaga demoledora y llegué hasta su cola. Observé cómo su cañón de 20 mm disparaba desde la torreta. Mis proyectiles incendiarios alcanzaron el fuselaje y la raíz del ala derecha. Se incendió y cayó al agua".

"Ascendí y vi a ocho Dinah a unos 100 pies por encima de mí. Viraron y se dispersaron ligeramente. Llegué hasta arriba desde abajo del avión a mano derecha y disparé una ráfaga larga hacia su motor derecho. Comenzó a arder; las llamas se extendieron y cayó envuelto en llamas".

"En aquel momento no había más aviones a la vista, así que nos reunimos y continuamos nuestra búsqueda. Después de unos 80 kilómetros uno de los bombarderos dio la voz de alerta sobre dos Nell. Nos lanzamos en picado tras ellos y los perseguimos durante ocho o nueve kilómetros. Lancé mi bomba y luego los volví a alcanzar. Realicé una pasada desde arriba y por detrás y su ala derecha comenzó a arder. Comencé a realizar una pasada sobre el otro Nell, pero ya estaba ardiendo y se estrelló. Mi punto lo había alcanzado".

"A continuación, nos reunimos con los SB2C, dimos la vuelta y volvimos a casa. Según nos acercábamos a la superficie de Luzón localizamos cinco Nell a unos 500 pies. Mi punto y yo bajamos hacia ellos y él incendió uno que se estrelló. Sus ametralladoras se bloquearon y ascendió. Yo realicé una pasada de ataque por encima de un Nell y observé los impactos. Hice una vuelta sobre el ala y subí hasta colocarme en la cola para evitar su torreta esférica, que estaba disparando. Le alcancé en el fuselaje a muy poca distancia. Explotó y salieron despedidos trozos por todas partes. Inclinó el morro hacia abajo y chocó contra el agua".

"Llegué por detrás y desde arriba sobre el siguiente Nell y le alcancé en la raíz del ala; explotó, lanzándome algunos trozos mientras ascendía. Ardió y se estrelló"



Se puede ver a una pareja de Helldiver del Bombing 80 con el armamento bajo las alas a finales de 1944. El Grupo Aéreo 80 se desplegó inicialmente a bordo del USS *Ticonderoga* (CV-14) en agosto de 1944 y lanzó sus primeras misiones de combate contra Luzón en noviembre. Después de los daños producidos por los kamikaze en enero de 1945, el grupo aéreo fue trasladado al *Hancock* (CV-19) hasta su regreso a Estados Unidos en abril.

El periodo de servicio del VF-11 en Guadalcanal en 1943 descubrió a varios pilotos destacados, que llegaron a acumular importantes registros con los F6F. Uno de ellos fue el Lt William J. Masoner, Jr, que al volver a EE UU fue enviado al VF-19 para ayudar a coger velocidad táctica a esta unidad. Una vez que su escuadrón entró en la refriega a mediados de 1944, él demostró que no había perdido su capacidad para el combate, y cuando Masoner dejó el VF-19 en diciembre salió como su mejor as con 10 derribos con los F6F.



El punto de Masoner, Lt(jg) W. E. Copeland, elevó su propio registro de tres a seis y comentó:

"El señor Masoner siempre encontraba una manera de meterme en problemas". Puede que Copeland estableciera un récord de diversidad ya que sus seis victorias representaron a seis modelos de aviones: Val, Oscar, Nate, Nell, Betty y Lily.

Una hora después, el VF-19 arremetió contra los bombarderos japoneses; el VF-27 del *Princeton* se enfrentó a diversos cazas monomotores sobre la Isla de Polilo en la Bahía de Lamon, en las proximidades de la costa este de Luzón. Doce de los muy hábiles pilotos del Lt Cdr Fred Bardshar derribaron 36 enemigos, con el Ens T. J. Conroy (siete en total) reclamando seis, mientras que el Lt J. A. Red Shirley, el Lt C. A. Brown, Jr y el Lt(jg) E. P. Townsend acumularon cinco cada uno, los únicos derribos del último de estos pilotos.

A su regreso al Grupo Operativo 38.3, en torno a las 09:40 horas, los victoriosos pilotos de los Hellcat se quedaron sorprendidos al ver su buque en llamas. El "Dulce P" había recibido dos bombas en la cubierta de vuelo y el fuego se extendía con furia sin control. Fue abandonado y barrenado; el primer portaaviones rápido de EE UU hundido en dos años, y el último hasta la fecha.

Carl Brown, Jr vivió una auténtica aventura de aviación durante el transcurso de esta misión. Ligeramente herido y pilotando un avión gravemente dañado, experimentó la épica del vuelo en los portaaviones:

"No sé exactamente cuánto tiempo duró el combate. Fue largo, creo que de tres a cinco minutos. Finalicé el combate con cuatro Zeke en mi cola discutiendo sobre quién me derribaría. Utilicé mi última maniobra posible: empujé la palanca hacia delante tanto como pude con el mando de gases doblemente bloqueado y con el paso de la hélice muy lento. Nadie podía seguirme así y disparar, así que por lo menos ganaba unos segundos para pensar. Tan pronto como me incliné completamente hacia abajo, puse bruscamente la palanca hacia la derecha para una espiral porque el Zero no podía virar correctamente a la derecha a tanta velocidad. Los perdí".

"El *Princeton* había sido alcanzado y el *Lex* y el *Langley* se negaron a aceptarme a bordo porque tenía demasiados daños y podía obstruir sus cubiertas. Mi panel de instrumentos también había sido alcanzado, uno de los conductos del combustible de la cabina se había cortado y tenía de cinco a diez centímetros de combustible en el fondo del aparato. El timón de profundidad izquierdo prácticamente no existía y mi gancho de cola estaba bloqueado, no pude sacarlo con el prolongador de emergencia".

"Tenía dos pequeñas heridas de metralla en la pierna izquierda, pero eso era lo de menos. Le pedí al Hatchet *(Princeton)*, que todavía tenía la radio útil aunque había sido alcanzado y estaba ardiendo, que le indicara al destructor guía que iba a sumergir el avión delante de él y que, por favor, me recogiera. El Hatchet me indicó que se lo comunicaría. En aquel momento, el *Essex* se puso en contacto conmigo y me

dijo: 'Hatchet 31. Si aterrizas inmediatamente, te aceptamos'. Se pueden imaginar mi alivio".

"Bajé el tren de aterrizaje con mi botella de emergencia; no tenía el sistema hidráulico en funcionamiento así que no dispondría de los flaps para el aterrizaje, ni tampoco del indicador de velocidad (alcanzado), ni de los flaps del capot ni del gancho. El capitán del *Essex* tuvo compasión y agallas. Realicé una aproximación 'británica' desde los 500 pies. El Oficial de Seguridad de Aterrizajes mantuvo un Roger sobre mí hasta que estuve en la rampa, momento en el que me indicó una inclinación fuerte y rápida y una detención. Había comprobado mis controles y no podía tirar completamente hacia atrás de la palanca. Recibí la detención y empujé la palanca todo lo que pude. La cola impactó bruscamente con la rampa, rompió el gancho y yo enganché el primer cable".

A pesar del espantoso número de bajas, los japoneses siguieron lanzando su potencia aérea contra la TF-38. Aproximadamente en el mismo momento en que atacaban al VF-27 en las proximidades de Luzón, el *Essex* lanzó sus cazas para interceptar otra gran incursión. Aunque había sido advertido contra su participación personal, el Cdr David McCampbell mandó el despegue en alarma con los siete últimos Hellcat del VF-15. Su experiencia, como ya el mejor as de la Marina, era muy necesaria.

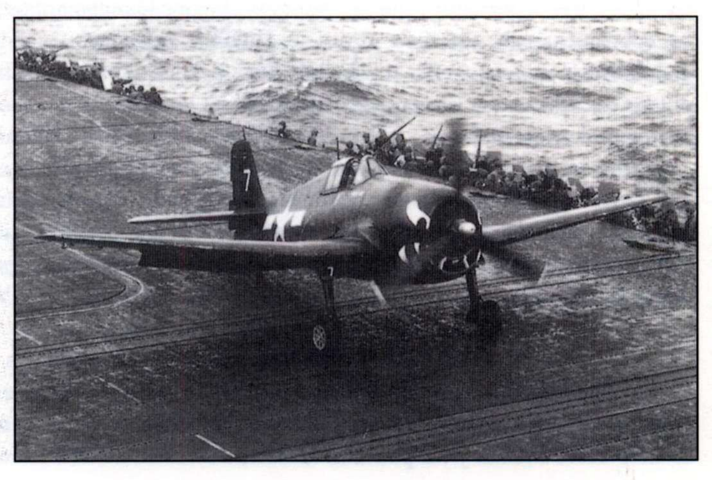
El controlador de cazas colocó a McCampbell y a su punto, Lt(jg) Roy Rushing, hacia una incursión estimada de 80 enemigos. McCampbell encendió un cigarrillo, valoró la situación y se puso manos a la obra. Mantuvo la altitud y seleccionó los blancos cuidadosamente, comenzando a eliminar aquella enorme fuerza aérea. En el momento en el que rompió el contacto 90 minutos más tarde, debido a la falta de munición y combustible, había reclamado nueve confirmados (cinco Zero, dos Oscar y dos Hamp) y dos probables (un Zero y un Oscar). Rushing incendió otros seis (cuatro Zero, un Oscar y un Hamp), mientras que otros pilotos del *Essex* derribaron otros diez Zeke y Val.

Mientras tanto, la Agrupación Táctica 38 había atacado repetidamente a las poderosas unidades japonesas de superficie que se aproximaban a las Islas Filipinas desde el oeste. Los coordinadores del ataque concentraron sus bombarderos de vuelo en picado y sus bombarderos torpederos en los acorazados del enemigo, hundiendo el *Musashi* de 64.000 toneladas y dañando otros seis buques.

Al atardecer, los japoneses se retiraban hacia el oeste y los grupos de portaaviones de EE UU permanecían mayormente intactos. Los Hellcat habían reclamado casi 200 derribos durante aquel largo y frenético día, incluyendo 21 por parte de los tres escuadrones de los CVE (fundamentalmente el VF-60 a bordo del *Suwanee*). Los que participaron más intensamente fueron el VF-19, con 53 derribos, y el VF-15 con 43.

Al día siguiente, 25 de octubre, la Marina de EE UU tuvo tanto buena co-

Una de las fotografías más dramáticas de un Hellcat jamás tomadas; esta instantánea del 24 de octubre muestra a un herido Lt Carl Brown, Jr, del VF-27, que rueda con cuidado por la cubierta del *Essex* con el F6F-5 *Paper Doll*, dañado en combate, después de haber aterrizado sin el sistema hidráulico. El *Princeton*, antiguo hogar de Brown (visible en la copia original) resultó mortalmente dañado por una solitaria bomba, lanzada desde un único Judy y que atravesó su cubierta de vuelo; el VF-27 no había logrado interceptarlo, como se detalla en el texto. La división de Brown logró 21,5 de los 36 aviones derribados por la unidad mientras detenían un ataque contra la TF-38 a primera hora de la mañana. El *Paper Doll* derribó cinco Zeke en lo que resultó ser el último combate aéreo de su piloto.



mo mala suerte. Comenzó mal y empeoró a lo largo de la mañana ya que la fuerza central japonesa apareció inesperadamente en el Golfo de Leyte, amenazando las embarcaciones anfibias del Gen Douglas MacArthur. La fuerza de cruceros y acorazados había invertido el rumbo durante la noche, encontrándose simplemente con un grupo de portaaviones de escolta en su camino. El Taffy 3, ayudado por otras unidades de CVE, rechazó el ataque frente a una superioridad abrumadora, perdiendo un portaaviones pequeño frente al fuego de los cañones de superficie y otro por culpa de las recién formadas unidades kamikaze.



Esta vista panorámica, tomada desde el puente del *Ticonderoga*, muestra a los portaaviones tipo *Essex* de la TF-38 (de izquierda a derecha), el *Wasp*, el *Hornet*, el *Hancock* y el *Yorktown*, anclados en el atolón de Ulithi el 2 de diciembre de 1944. El texto original de esta instantánea decía: "Una hilera de asesinos".

Mientras tanto, el Adm W. F. Halsey puso rumbo hacia el norte como respuesta a los informes sobre los portaaviones japoneses en las proximidades de la punta nororiental de Luzón. Sus aviadores encontraron a los cuatro portaaviones del Vice Adm Ozawa que se iban a sacrificar e, inmediatamente, se pusieron manos a la obra. La pequeña pero animosa patrulla aérea de combate japonesa, que no sumaba más de 25 Zeke, fue rápidamente eliminada cuando el VF-15 derribó a nueve de los defensores. Cuatro cayeron ante el Lt J. R. Strane, que elevó su registro hasta una docena justa y que consiguió su último derribo (un Oscar) en Luzón el 5 de noviembre.

Mientras McCampbell asignaba los blancos desde su privilegiada posición elevada, se dañó un portaaviones ligero y se hundió un destructor. A continuación, fue relevado como coordinador del ataque por el Cdr Winters, que dirigió sus propios aviones del *Lexington* y otros grupos aéreos contra los supervivientes. En el momento en el que Winters se marchó, ya se habían hundido o se estaban hundiendo los tres portaaviones enemigos, incluido el *Zuikaku,* el último de los atacantes de Pearl Harbor.

La Batalla del Golfo de Leyte neutralizó de forma efectiva la otrora poderosa flota de Japón. En cuatro días, entre el 23 y el 26 de octubre, la Marina Imperial perdió 24 buques de guerra, incluidos cuatro portaaviones, tres acorazados y nueve cruceros y, aunque los submarinos y los combatientes de superficie provocaron algunas bajas japonesas, la gran mayoría sucumbió ante la potencia aérea de los portaaviones. Los pilotos de la Marina y las tripulaciones aéreas reclamaron 657 aviones enemigos derribados frente a 140 propios perdidos por diversas causas.

La liberación de las Islas Filipinas ya no ofrecía ninguna duda, si es que alguna vez la había habido, pero la aparición de los kamikaze fue un suceso inquietante. Ocuparía toda la atención de los pilotos de los Hellcat y de los controladores de los cazas durante los diez meses restantes de la guerra.

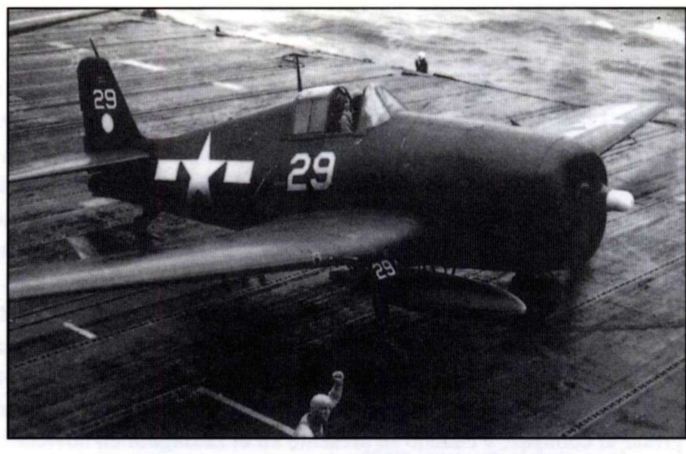
LA LARGA TRAVESIA

La potencia aérea japonesa en las Islas Filipinas, gravemente herida en el Golfo de Leyte, se mantuvo otras dos semanas. Las patrullas de caza libre sobre Manila y las patrullas aéreas de combate del día 29 re-

Tres de los mejores pilotos del VF-11 relatan sus experiencias en la despensa de la sala de oficiales después de la impresionante demostración de supremacía aérea de los Sundowners en los alrededores de Clark Field el 5 de noviembre. Tanto Jim Swope (a la izquierda) como Blake Rabbit Moranville (a la derecha) consiguieron derribos en el Ataque Able a primera hora de la mañana, compartiendo cuatro Tojo, además de un Betty para el segundo de ellos. Los dos Oscar y un Tojo de Charlie Stimpson los reclamó dos horas más tarde durante la posterior patrulla de caza libre, Ataque Baker.



cogieron casi 70 derribos por parte de los escuadrones de Hellcat, incluidos 38 por parte del VF-18. Seis días más tarde, el VF-80 realizó su presentación cuando los pilotos del *Ticonderoga* del Lt Cdr Albert Vorse, Jr (11,5 en total) se apuntaron la primera docena de derribos. Los combates que duraron todo el día en las proximidades y sobre Clark Field supusieron 97 victorias en total. Poco después, a comienzos de enero, los enfrentamientos aéreos contra los aviones japoneses se redujeron prácticamente a la nada.



Otro avión de un as, el F6F-5 *Ginger 29* fue el aparato ocasional del Lt Jim Swope del VF-11, que reclamó cinco derribos pilotando los Hellcat desde el *Hornet*. Al igual que su gran amigo Charlie Stimpson, Swope había tenido su base en tierra con los Sundowners en Guadalcanal en 1943, donde reclamó 4,666 derribos pilotando los Wildcat; su registro combinado le situó segundo en la lista de ases del VF-11, por detrás de Stimpson.

Aquel mismo día se produjo la baja de un destacado portaaviones cuando un piloto suicida de un Zero fijó su mira en el *Lexington* e impactó cerca,de su isla. Éste se retiró para su reparación, lo cual terminó de forma prematura con la muy efectiva travesía del VF-19, que finalizó sin la pérdida de un solo bombardero o torpedero frente a los cazas enemigos. Las 155 victorias de los Satan's Kittens les colocaron los octavos de todos los escuadrones de F6F, según el número de derribos logrados en un solo despliegue.

A pesar de perder los servicios de algunos experimentados grupos aéreos y escuadrones, la agrupación táctica poseía mucho talento. Como se ha mencionado anteriormente, un perfecto ejemplo de esto fue Cecil Harris, del VF-18, que había hundido dos hidroaviones el 24 de octubre y que registró su tercer cuarteto el día 29. Añadió otro Zero el 19 de noviembre y luego derribó cuatro cazas enemigos más el día 25, elevando su total de la guerra hasta 23. Harris, con cuatro derribos cuádruples, fue probablemente el piloto de caza más consistentemente excepcional de la Marina de EE UU. Aprovechó al máximo cada oportunidad y sólo los daños de combate sufridos por el *Intrepid* le impidieron desafiar el puesto de McCampbell como mejor as.

Otro piloto sobresaliente fue el Ens Douglas Baker, del VF-20, procedente de Oklahoma, con 23 años, que demostró una capacidad excepcional desde el comienzo. Incendió cuatro cazas en su primer combate el 12 de octubre, y para el 14 de noviembre había elevado su registro total hasta una docena completa, el mejor resultado jamás obtenido por un alférez. Aquel mismo día, McCampbell derribó un Oscar y dañó otro sobre la Bahía de Manila, completando de esta forma no sólo su propio registro total de derribos, sino también el del VF-15. A mediados de noviembre los escuadrones más experimentados de Hellcat estaban finalizando sus periodos de servicio, o ya estaban de vuelta en casa. Entre ellos se encontraban algunas unidades que habían participado casi constantemente en combates desde la campaña de las Islas Marianas o antes, el VF-8, el VF-14, el VF-15 y el VF-28, además del VF-27, que se había quedado huérfano desde la baja del *Princeton* el mes anterior.

El legendario 15 había conseguido un récord asombroso desde mayo. Por medio de la combinación de la instrucción, la capacidad de mando y unas oportunidades sin precedentes, no sólo el escuadrón de caza, sino todo el grupo aéreo, consiguió un éxito extraordinario en el "Tiro

al Pato", en las Islas Filipinas y más allá. La unidad del Lt Cdr James F. Rigg (este último había sucedido al Cdr Brewer, que murió en Saipan) logró 310 victorias aéreas y produjo 26 ases, uno de los cuales fue su CAG, David McCampbell; este último era por entonces inalcanzable como mejor as de la Marina con 34 victorias. Posteriormente, a McCampbell se le concedería la Medalla de Honor por su espectacular éxito, convirtiéndose de esta forma en el único piloto de los F6F que recibió tal distinción y el único aviador de los portaaviones con tal honor durante los últimos tres años de la guerra.

Aunque muchos de los mejores ases volvieron a casa, otros regresaron para un segundo e incluso un tercer periodo de servicio. Uno de estos pilotos fue el Lt Alex Vraciu, anteriormente en el VF-6 y luego en el VF-16. Aunque casado recientemente, Vraciu estaba ansioso por regresar al combate, y cuando se presentó en el *Lexington* en noviembre, este buque todavía se encontraba recuperándose de los daños del kamikaze y preparándose para decir adiós al Grupo Aéreo 19. Vraciu permaneció a bordo muy poco tiempo, antes de unirse al VF-20 del *Enterprise.* Se produjo una adecuada simetría en este nombramiento puesto que el amigo y maestro de Vraciu, Butch O'Hare, era el CAG del Gran E cuando desapareció en las proximidades de Tarawa en 1943.

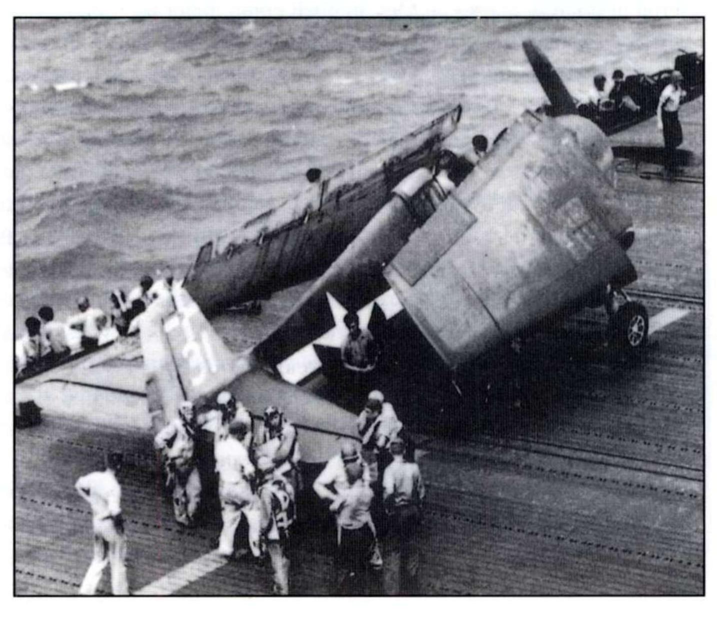
Sin embargo, el 14 de diciembre, Vraciu fue derribado mientras realizaba su segunda misión con el Fighting 20; los artilleros de la artillería antiaérea japonesa tuvieron éxito donde 19 de sus aviadores habían fallado. Saltó en paracaídas desde su BuNº 58831 cerca del campo de aviación de Bamban y fue rápidamente recogido por la guerrilla filipina amiga de la USAFEE. Permaneció sobre el terreno otras seis semanas recogiendo información sobre las defensas japonesas en torno a Clark Field antes de volver bajo el control de EE UU. A pesar de volver finalmente a su portaaviones, Vraciu fue rápidamente enviado de vuelta a Estados Unidos ya que la política de la Marina en aquel momento imponía que no se permitiera a los hombres que habían permanecido algún tiempo por detrás de las líneas enemigas volver al combate, por miedo a su captura.

El día 14 fue un mal día en general para los ases de los Hellcat ya que el compañero de escuadrón de Vraciu, el recientemente ascendido Lt(jg) Douglas Baker, desapareció poco después de derribar tres Zeke y un Oscar; finalmente a Vraciu le entregaron las placas de identificación de Baker como prueba de su muerte. Con 16 victorias en su haber, este último se encontraba ya en camino de llegar a los primeros puestos entre los ases de la Marina. Aquel mismo día, el as con cinco derribos del VF-29, Alférez de Navío W. D. Bishop saltó en paracaídas desde su F6F tras una colisión en el aire sobre la Bahía de Subic. Fue visto en tierra al día



El botín de nueve derribos del Cdr McCampbell compensó en parte la noticia de la pérdida del *Princeton* aquella misma mañana a los muchachos que volvían a casa. El Minsi III (BuNº 70143) fue rápidamente abrillantado y decorado con 30 banderas y su piloto fotografiado en varias poses para los periódicos nacionales.

Los pilotos del VF-18 a bordo del *Intrepid* se arremolinan en torno a la cola de un F6F-3 de sustitución antes de ponerse a los mandos de sus Hellcat y dirigirse a atacar Clark Field por segunda vez aquel día, el 29 de octubre de 1944. En la primera misión habían derribado una docena de cazas enemigos, y esta unidad llegó a doblar esa cifra en la patrulla de caza libre de la tarde.



siguiente, pero desapareció misteriosamente antes de que pudiera ser rescatado.

En el lado más positivo, el Lt R. H. Anderson (8,5 en total), del VF-80, se convirtió aquel día en el 28º y último as instantáneo de los Hellcat de 1944. Su unidad, apodada *Vorse's Vipers,* se enfrentó a una formación combinada de Zeke y Oscar sobre las Islas Filipinas, y Anderson reclamó cinco de ellos en cuestión de minutos. El potente equipo del Lt Patrick D. Fleming (19 en total) y el Lt Richard L. Cormier (ocho en total) añadió cuatro cada uno en su camino hacia la condición de ases, mientras que sus compañeros de escuadrón del *Ticonderoga* sumaron diez más. Cormier cumplió su sueño con los Zeke, puesto que antes había pilotado los Avenger en intrascendentes patrullas contra submarinos en el Atlántico.

La ocupación de Leyte: 10 de octubre a 30 de noviembre de 1944

VF-15 *Essex*	140,50
VF-18 *Intrepid*	139
VF-20 *Enterprise*	135,16
VF-19 *Lexington*	127
VF-14 *Wasp*	87,50
VF-11 *Hornet*	82
VF-8 *Bunker Hill*	74
VF-29 *Cabot*	72
VF-13 *Franklin*	67,50
VF-27 *Princeton*	59

Total de los 22 escuadrones de F6F: 1.300,16

Los mejores pilotos de los Hellcat en la ocupación de Leyte

Lt. C. E. Harris	VF-18	18	Total 23
Cdr D. McCampbell	CVG-15	15	Total 34
Ens D. Baker	VF-20	12,33	Total 16,33
Lt W. J. Masoner	VF-19	10	Total 12
Lt C. R. Stimpson	VF-11	10	Total 16

Como respuesta a la creciente amenaza suicida, los grupos aéreos de las grandes cubiertas sufrieron un profundo cambio poco antes de finales de año. Los complementos de caza se elevaron de 54 a 73 Hellcat, el cuarto incremento desde junio de 1942, con los F4U de la Infantería de Marina colaborando también en cubrir esta función. El *Essex* fue el primero en embarcar uno de estos grupos aéreos mixtos cuando dos escuadrones de Corsair reforzaron el VF-4 del Lt Cdr K. G. Hammond (dos derribos en total) en diciembre. El aumento en cazas implicaba que se podrían embarcar menos SB2C y TBM y, normalmente, los escuadrones de VB y VT se redujeron a 15 aviones cada uno. Sin embargo, como medida provisional el *Essex* y el *Wasp* desembarcaron sus Helldiver y utilizaron 91 cazas y 15 Avenger.

Los portaaviones rápidos dijeron adiós a las Islas Filipinas el 10 de enero de 1945 y se dirigieron hacia el Mar de China Oriental, donde ningún buque de guerra aliado había navegado en los tres últimos años.



De vuelta sanos y salvos en EE UU, tres veteranos del breve, pero sangriento, despliegue de combate del VF-27 señalan al fotógrafo de prensa dónde se podía localizar exactamente su antiguo hogar. El piloto joven con el dedo en el globo es el Ens Paul Drury (seis derribos), flanqueado por el Ens Hugh Lillie (a la izquierda, cinco derribos) y el Ens Bob Burnell (a la derecha, cuatro derribos). El emplazamiento de esta fotografía fue la casa de Drury en Ardmore, Pensilvania.

LOS P-38 EN LAS ISLAS FILIPINAS

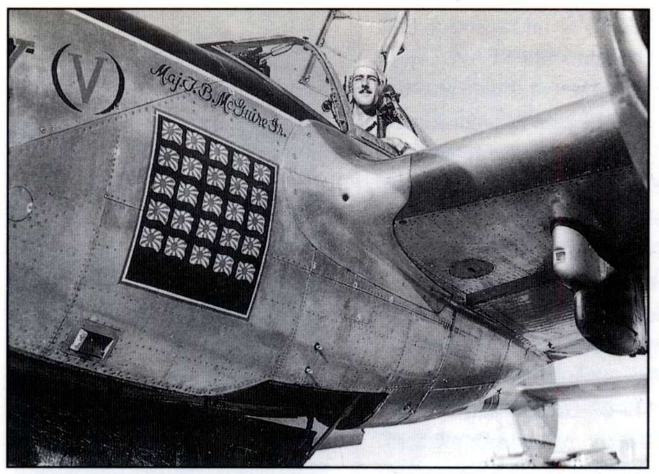
El Maj Tom McGuire mandaba su 431 FS en una misión de traslado hasta el recién asegurado campo de aviación de Tacloban, en la isla filipina de Leyte, el 1 de noviembre de 1944, cuando un controlador de caza de la base le indicó una alerta roja en avance hacia el sur de la isla. Los 17 P-38L-1 que llevaba la unidad iban realmente destinados al 49 FG y, a pesar de haber sido informados simplemente de que entregaran estos Lightning recién salidos de fábrica a esta última unidad, McGuire sintió que esta alerta sería la mejor oportunidad de entrar en combate en ese periodo; él había reclamado sólo tres aviones derribados desde julio. Mac accedió rápidamente a mandar sus cazas en una patrulla por la zona hasta que se les acabara el combustible.

Al llegar a las coordenadas que les dio el controlador de Tacloban, el 431 localizó un solitario Ki-45 Tojo, cuyo piloto decidió sabiamente darse la vuelta y dirigirse hacia las nubes cuando vio todos aquellos P-38 en la zona. Desgraciadamente para él, tomó esa decisión una fracción de segundo tarde ya que el decidido McGuire se pegó obstinadamente a la cola del Ki-44 y lo derribó en cuestión de segundos; este Tojo fue su 25ª victoria. El sonriente as del P-38 descendió de su caza después de completar finalmente la misión de traslado hasta Tacloban e, inmediatamente, expresó su alegría por la necesidad de haber tenido que abrirse paso disparando hasta la base aérea.

Este breve enfrentamiento marcó el comienzo de dos frenéticos meses de combates para las unidades de P-38 en el Pacífico suroccidental. Entre el 1 de noviembre y finales de 1944 se reconocerían más de 400 victorias a los Lightning, convirtiéndose estas ocho semanas de casi constantes combates aéreos en el último gran periodo de victorias para los P-38 y para sus ases pilotos. De hecho, en el momento en el que la feroz campaña de las Islas Filipinas se detuvo finalmente a comienzos de la primavera de 1945, se habían producido los últimos ases de los Lightning de la guerra.



Kenny Giroux (a la derecha) y Dick West aparecen delante del P-38J del primero (apodado *Whilma II/Dead Eye Daisy)* más o menos por la época del traslado del 8 FG desde Owi hasta Morotai en septiembre de 1944. Estos dos ases fueron buenos amigos durante todo su periodo de combate, aunque prestaron sus servicios en escuadrones diferentes dentro del grupo, West estaba en el 35 FS y Giroux en el 36. Los dos fueron destacados pilotos de caza y alcanzaron los primeros puestos en registros finales de derribos de sus respectivas unidades, recogiendo ambos abundantes victorias en las Islas Filipinas entre el 1 y el 15 de noviembre de 1944; Giroux reclamó ocho cazas japoneses y West seis.



Tom McGuire también tuvo una buena actuación en noviembre de 1944 mientras mandó el 431 en las Islas Filipinas y derribó un Tojo, un Oscar y dos Jack en un periodo de 12 días a comienzos de mes. Aquí aparece con el P-38L-1 44-24155 *Pudgy* (V), poco después de lograr su 25° derribo (el Tojo derribado el 1 de noviembre en vuelo hacia Leyte).

El ritmo de los combates en este teatro de operaciones se puede juzgar simplemente al examinar el registro operativo del 49 FG durante las fases iniciales de la invasión. El primer derribo de la campaña se logró el 29 de octubre, cuando el futuro as Lt Milden Mathre, del 7 FS, reclamó su primer derribo (un Oscar) y el derribo número 500 del 49 FG. Menos de seis semanas después, el 7 de diciembre, el segundo CO del grupo, Maj Jerry Johnson, tuvo su mejor día en combate cuando consiguió rápidamente tres Oscar y un bombardero Ki-49 Helen (elevando su registro hasta 21), uno de los cuales fue reconocido posteriormente como la victoria número 600 del 49.

Volviendo a los primeros enfrentamientos de la invasión, el Lt Ernie Ambort fue uno de los ases del 9 FS que consiguió su primera victoria el 31 de octubre, cuando cazó un bombardero de vuelo en picado Val sobre Leyte. Su registro se elevó durante las siguientes semanas gracias al derribo de un Tojo en la zona de Ormoc el 2 de noviembre, otro Val, además de un Oscar, en el sur de Leyte el 5 de diciembre y, finalmente, un Zeke al este de la Isla de Ponson, en la Bahía de Ormoc, dos días después.

Noviembre se había iniciado como un torbellino para los pilotos de los P-38, con 25 aviones japoneses reclamados como derribos frente a la pérdida del Capt Elliott Dent, del 7 FS, el primer día del mes. El P-38 de éste último fue alcanzado por el fuego de la artillería antiaérea de un destructor en la Bahía de Ormoc y, con gran pericia, Dent consiguió bajar su maltrecho caza hasta un manglar. Fue rescatado allí quince días después. Casualmente, Dent fue el piloto con mejores resultados del día y sus tres Zero, combinados con su anterior trío con los P-40K/N, le convirtieron en as con seis derribos. Ésta fue su última misión de combate en la guerra ya que se le ordenó que volviera a Estados Unidos cuando todavía se encontraba en el manglar.

Otro piloto, con mucho tiempo de servicio con los P-38 del 9 FS, que se convirtió en as en cuestión de semanas en las Islas Filipinas fue el Lt Cheatham Gupton, un afable joven procedente de Carolina del Norte. Sus dos primeras victorias fueron dos Val el 1 de noviembre, mientras que sus tres últimas fueron Oscar, el último de los cuales, que le convirtió en as, lo consiguió cerca de Tacloban el 26 de noviembre.

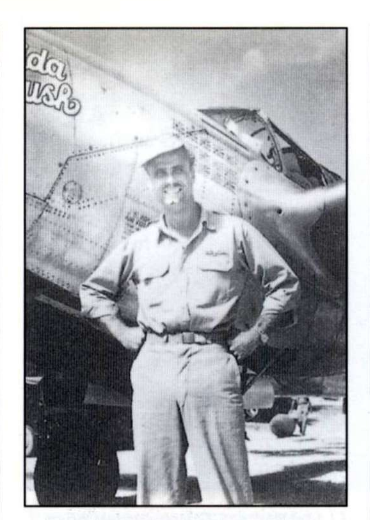
Otro as del 49 FG que reclamó su primer derribo el 1 de noviembre fue el Lt Nial Castle, que se había separado de su jefe de la Escuadrilla Roja Mapache (del 8 FS) durante el transcurso de un turbulento combate aéreo al oeste de Punta Duljugan, en la costa de Leyte. Al darse cuenta de que un único Lightning en una zona de combate tenía pocas posibilidades contra un número superior de cazas japoneses, Castle decidió pegarse a otro P-38 en el único lugar en que sabía que, definitivamente, podía encontrar uno, en medio del combate principal. Mientras volaba hacia el combate aéreo en busca de un punto, se encontró con un incauto caza japonés que fue posteriormente identificado como un Zero Modelo 52 y lo derribó envuelto en llamas; un piloto del 7 FS que

se encontraba en las proximidades observó cómo el maltrecho avión chocaba contra el agua. Otro Zero atacó inmediatamente a Castle, que simplemente pasó al ataque y alcanzó a su atacante en el depósito de combustible con una ráfaga mortalmente precisa. El caza Mitsubishi explotó a menos de 300 pies de distancia del P-38 de Castle. En aquel momento, el solitario piloto se dio cuenta de que su plan podía tener algunos puntos débiles a la vista de la oposición en la zona, así que se dirigió hacia las nubes y puso rumbo a casa.

Al día siguiente aparecieron incluso más aviones japoneses en la zona de la Bahía de Ormoc, lo que provocó reclamaciones de los P-38 de más de 30 aviones derribados. El Capt Kenny Giroux del 36 FS, con fama en los picados a gran velocidad (capítulo cuatro), comenzó su impresionante periodo de registros con los P-38J-20 cuando derribó tres A6M3 Hamp en sólo unos pocos minutos durante una salida a primera hora de la tarde. El futuro as Lt Fernley Damstrom del 7 FS consiguió su primer derribo (un Oscar) más tarde aquel mismo día, mientras que el CO del FS 8, Capt Bill Drier, mandó la Escuadrilla Roja Mapache en un combate aéreo en la zona de Ormoc, lo que derivó en que reclamara un Oscar y dos Zero como sus primeros derribos de la guerra. A Drier sólo se le presentó una oportunidad más de conseguir victorias, unos 22 días después, mientras patrullaba la Bahía de Caragara con su Oficial de Operaciones, Capt Bob Aschenbrener. Durante el transcurso de aquella salida a primera hora de la mañana se encontraron con una gran fuerza de Tony, Oscar y Zeke. Impávidos ante la superioridad numérica del enemigo, la pareja había conseguido derribar siete cazas (Aschenbrener reclamó tres Tony y un Zeke, mientras que Drier logró dos y uno res-

Este cuarteto de pilotos consiguió seis victorias entre todos ellos durante una misión a Balikpapan el 10 de octubre de 1944. Dick Bong (izquierda) reclamó dos de ellas, elevando su registro a 30. Se puede ver al Maj Wallace Stitch Jordan apoyándose en el hombro de Bong. Jordan también logró dos derribos en aquella salida, lo cual le dio la condición de as. El Capt Edward Howes, que se quedó cerca de convertirse en as con cuatro victorias y una probable (incluyendo un Oscar en esta misión), está de pie junto a Jordan, mientras que a su izquierda se encuentra el Lt Warren Curton, que reclamó su segundo derribo durante la salida de Balikpapan.





El Lt Col Robert Westy Westbrook fue el mejor as de la 13ª Fuerza Aérea de la II Guerra Mundial al haber logrado derribar 20 aviones hasta el momento en que fue derribado durante una misión de castigo, en la cual murió, contra las Islas Célebes el 22 de noviembre de 1944.

pectivamente) en el momento en que aparecieron en escena más P-38 del 8 FS. Durante el transcurso de aquel memorable combate, los dos se convirtieron en ases. Aschenbrener ya había logrado tres victorias pilotando los P-40N con el 8° en Nueva Guinea en 1943/1944 y llegaría a reclamar otro Tony, el 28 de noviembre, como su quinta victoria con los P-38; finalmente, terminó la guerra con diez derribos.

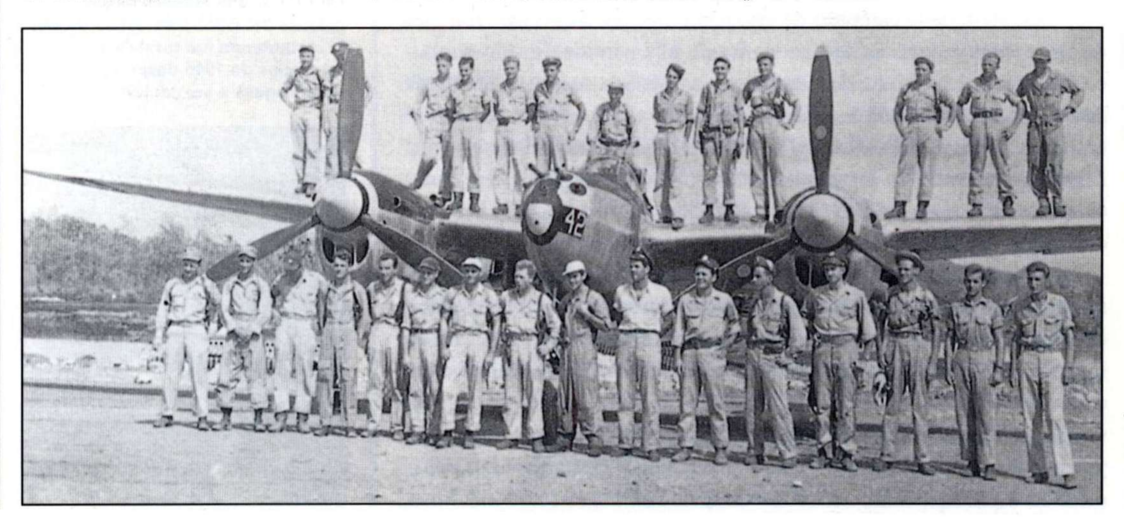
El 475 FG también entró en combate el día 24 y, en aquella fecha, registró en torno a Leyte varias victorias de cierta importancia para la historia de los ases del P-38. El Capt Paul Lucas había pasado a formar parte del 432 FS en julio de 1943, pero sólo había logrado un único derribo (el 21 de agosto de 1943 pilotando el P-38H 42-66555) durante sus 16 meses con esta unidad. Todo esto cambió durante la patrulla matutina al oeste de Tacloban ya que su escuadrilla de P-38L-1 se enfrentó a una formación de Tony y él derribó rápidamente dos de ellos. Tres días después reclamaría dos Zero más sobre Leyte, con lo que consiguió la condición de as.

El Lt Ken Hart y el Lt John Rabbit Pietz, del 431 FS, también salieron en aquella patrulla matutina del día 24 cuando se encontraron con los cazas japoneses cerca de Carigara. Hart reclamó dos Tony, mientras que Pietz derribó dos Oscar como sus primeras victorias. Posteriormente, aquella misma mañana, Pietz derribó un bombardero torpedero Kate con el P-38L-1 44-24871 y, en su segunda misión de aquel día, Hart consiguió un hidroavión Jake durante una patrulla vespertina. Los dos pilotos lograrían sus quintos derribos antes de que finalizara el mes de diciembre.

EL GRAN ESPECTACULO

Durante los prolongados combates de aquel mes la mayoría de las unidades japonesas perdieron en los combates de las Islas Filipinas a un gran número de experimentados pilotos de caza. En las zonas de Leyte y Cebú muchos aviones de los Grupos Aéreos 203 y 653, con base en Clark Field, fueron derribados al intentar frenar las casi constantes incursiones de bombardeo y ataque realizadas por los escuadrones aliados en apoyo de la invasión. Por ejemplo, durante las primeras 48 horas del mes, los japoneses perdieron a los Primeros Contramaestres Tsunesaku Saki, Shoji Kato y Chozo Nakaya; todos ellos habían pilotado los Zero con estas unidades desde los primeros días.

Esta fotografía improvisada en Tacloban, en octubre de 1944, muestra a todos los pilotos del 9 FS disponibles, que no estaban volando en aquel momento, agrupándose en torno al P-38L-1 44-23964 para una instantánea oficial para el álbum de recuerdos. Bong reclamó al menos cinco derribos con este Lightning en las Islas Filipinas.



A finales de noviembre se produjo una gradual reducción en la intensidad de los combates aéreos sobre la zona de Leyte ya que los aliados hicieron inventario de la campaña hasta entonces. Sobre el terreno había habido menos avances de los originalmente previstos, lo que provocó que se programara otro desembarco en el sector de la Bahía de Ormoc con la esperanza de aniquilar la férrea resistencia japonesa que se había encontrado en esta región. El asalto anfibio tuvo lugar el 7 de diciembre prácticamente sin oposición, gracias fundamentalmente a varios días de actividades aéreas sobre la zona.

Todas las unidades de P-38 participaron en la organización del "Gran Espectáculo" y uno de los pilotos que consiguió muchas victorias en el Día D fue el Lt John Purdy, del 433 FS. Originario de Detroit, Purdy llevaba en el teatro de operaciones desde finales de 1943, pero sólo había logrado un único derribo (un Oscar el 16 de mayo) hasta ese momento de su periodo de servicio en combate. A pesar de su falta de éxito contra el enemigo, Purdy era considerado por sus compañeros como uno de los pilotos más agresivos de toda la unidad. Consiguió liberar parte de su agresividad contenida con una pareja de Val que interceptó cerca de la ciudad de Cebú a última hora de la tarde del 5 de diciembre. Este doble éxito se repitió seis días más tarde cuando Purdy derribó una pareja de Oscar y dañó un tercero; se vio obligado a realizar un aterrizaje forzoso con su P-38L en la Isla de Cabugan Grande después de quedarse sin combustible tras el enfrentamiento. Finalmente, el día 17 de diciembre, Purdy consiguió sus últimos derribos, que consistieron en una pareja de Zeke Modelo 52 sobre la recién invadida isla de Mindoro. Finalizó la guerra con un registro de siete confirmados, dos probables y uno dañado.

Como se ha mencionado anteriormente, Ken Hart se convirtió en as aproximadamente en esta época al derribar un Val cerca de Ormoc el 2 de diciembre, que supuso su cuarta victoria, y dos Oscar mientras cubría el asalto anfibio cinco días después. Su compañero piloto del 431 FS, y gran rival, John Pietz tuvo que esperar hasta el día de Navidad para convertirse en as al reclamar dos cazas J2M3 Jack, relativamente raros, justo al norte de Clark Field.

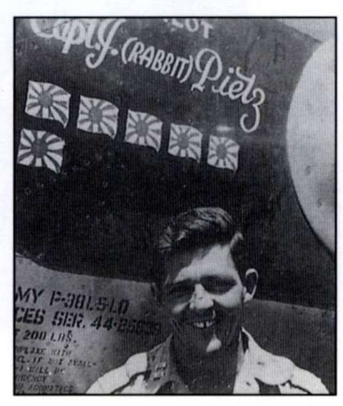
Durante el día en el que se realizaron los desembarcos en Ormoc tuvo lugar arriba el mayor enfrentamiento aéreo en el que participaron los P-38 durante toda la campaña de las Islas Filipinas. Se reclamaron más de 50 aviones japoneses derribados frente a la pérdida de sólo un único Lightning y su piloto. Sin embargo, esa pérdida fue profundamente sentida dentro de la comunidad de los P-38 ya que no era otro que el antiguo CO del 475 FG, Lt Col Meryl M. Smith. Este veterano as del Lightning acababa de lograr su octavo y noveno derribos (dos Jack) cuando su P-38L-1 (44-23945) fue atacado y derribado sobre la Bahía de Ormoc. Nunca se encontró el cuerpo de Smith.

En un lado más positivo, Fernley Damstrom, del 7 FS, continuó con sus primeros éxitos del mes anterior al convertirse en as como es debido gracias al derribo de dos Nick y un Zero el 7 de diciembre. En su informe del combate de esta salida, Damstrom recogió la desgarradora experiencia de ver a otro caza japonés que no pudo interceptar cometer un ataque suicida contra un destructor, que quedó paralizado en el agua y profusamente incendiado. Había mandado la Escuadrilla Azul Rosada en una misión de cobertura del convoy durante aquel periodo y, apar-



El Maj Wallace *Stitch* Jordan posa con su P-38L-1 poco después de haberse anotado en el marcador su último derribo. Fue destinado a la escuadrilla de Plana Mayor del 49 FG poco después de conseguir su última victoria y no logró aumentar su registro final. Jordan se ganó su apodo gracias a una visible cicatriz en la frente, que fue más el resultado final de un accidente con un vehículo todoterreno en Nueva Guinea que de una bala japonesa en combate.

El Capt John Rabbit Pietz, del 431 FS, reclamó dos cazas J1M Jack sobre Clark Field el día de Navidad de 1944, registrando su cuarta y quinta victorias aéreas. Posteriormente, reclamaría otro Ki-44 Tojo sobre el continente asiático el 28 de marzo de 1945. En esta fotografía aparece de pie delante del P-38L-5 44-25639 *Vickie;* la instantánea fue tomada a mediados de 1945 después de que Pietz llegase a ser capitán.





te de presenciar uno de los primeros ataques kamikaze de la guerra, también localizó dos Zero por debajo de su formación intentando colocarse en las colas de otros P-38 del 7 FS. Damstrom eliminó rápidamente esta amenaza al incendiar uno de los A6M por medio de una precisa ráfaga de fuego de proyectiles trazadores que impactaron en el desprotegido depósito de combustible de la raíz del ala derecha, una de las tácticas favoritas de todos los pilotos de los Lightning cuando se enfrentaban al principal caza de la Marina.

Tras haber esperado casi un año para lograr su quinto derribo y así conseguir la preciada distinción de as de los P-38, el Capt Fred Champ Champlin del 431 FS aprovechó al máximo la invasión de las Islas Filipinas, al reclamar cinco victorias en noviembre/diciembre, elevando su registro final hasta nueve. Esta fotografía muestra su registro completo en el lateral del P-38L-5 *Eileen-Annie* a comienzos de 1945. Champlin realizó 175 misiones de combate durante su periodo de servicio, que duró casi dos años, y llegó a entrar en combate tanto en Corea como en Vietnam. Destaca un P-38L del 8 FS al fondo a la izquierda de esta instantánea.

A este derribo le había precedido aquel día el derribo de dos Nick durante una prolongada patrulla matutina sobre las islas ocupadas. El tejano Damstrom era ya as y conseguiría tres victorias más en diciembre, antes de que el 7 FS se trasladara al campo de aviación de Laong, en Luzón, tras la invasión en Lingayen. También sería nombrado Oficial de Operaciones de su escuadrón poco antes de morir en un accidente de despegue en Luzón con el P-38L-5 44-25327, el 11 de abril de 1945.

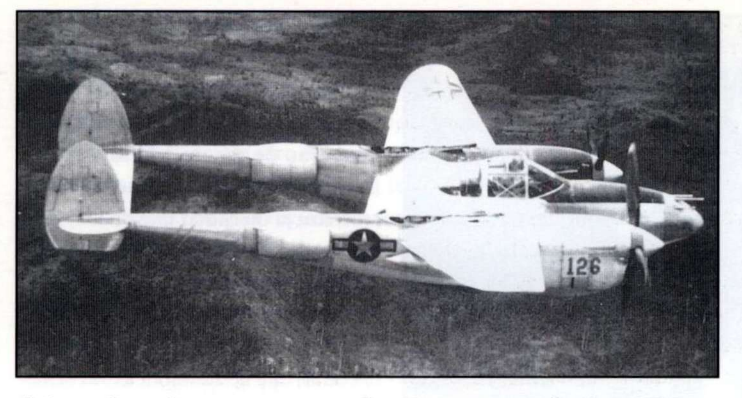
CLARK FIELD

El centro de la potencia aérea japonesa en las Islas Filipinas (al igual que lo había sido para los estadounidenses tras Pearl Harbor) era el enorme complejo de pistas aéreas de Clark Field, cerca de Manila. Para evitar que la enorme fuerza japonesa se atrincherase en las innumerables islas de la región, la fuerza aérea de EE UU tenía que neutralizar esta base, de forma muy parecida a lo que las fuerzas imperiales atacantes habían hecho tres años antes.

Los primeros ataques contra Clark Field se realizaron en la tarde del 22 de diciembre de 1944 y produjeron el derribo de 19 cazas japoneses por parte de los P-47D, del 348 FG. Esta unidad tuvo su mejor día de la guerra 48 horas después, cuando reclamó más de 30 cazas japoneses derribados sobre el campo de aviación y en torno a él.

Los P-38 de la Quinta Fuerza Aérea tendrían que esperar hasta el día de Navidad para ser enviados a Clark Field pero, sin embargo, entre tanto se mantuvieron entretenidos consolidando la invasión de la Isla de Mindoro, al oeste de Leyte. Aparte de las victorias de John Purdy, que ya se han detallado anteriormente en este capítulo, su compañero de escuadrón en el 433 FS, Capt Jack Fisk (que se había quedado atascado con cuatro derribos desde el 9 de noviembre de 1943), reclamó un Zero y un Jack al suroeste de Mindoro, asegurando su condición de as. Por entonces, el Capt Louis Schriber, del 80 FS, también comenzó a anotar derribos, después de una pausa de ocho meses, al reclamar un Hamp sobre Mindoro, el 22 de diciembre, como su cuarta victoria.

Tras haber asegurado el espacio aéreo sobre Mindoro, a las unidades de P-38 se les asignó la protección de los B-24 enviados para bombardear Clark Field el día de Navidad. Todos los cazas japoneses en con-

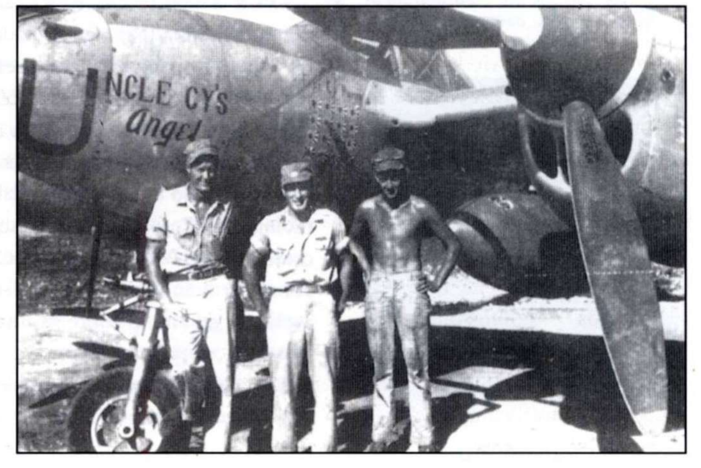


El P-38L-5 44-25639 de Rabbit Pietz aparece durante un vuelo de prueba antes de que se le colocaran los colores rojos identificativos del 431 FS a comienzos de 1945.

diciones de vuelo en esa zona se enfrentaron a esa masiva fuerza de ataque. El resultado final de este inmenso enfrentamiento aéreo fue el derribo acreditado de casi 40 cazas japoneses frente a la pérdida de cinco P-38. Esta batalla marcó el apogeo de la potencia aérea japonesa en las Islas Filipinas y desde ese momento en adelante los cazas de la Marina y de la Fuerza Aérea del Ejército Japonés aparecieron en cantidades cada vez menores. De hecho, la invasión aliada de Luzón en enero de 1945 se realizó prácticamente sin oposición en el aire.

Más de la mitad de las reclamaciones del 25 de diciembre se atribuyeron a pilotos del 475 FG, que pasaron sobre el campo de aviación satélite de Clark Field en Mabalacat destruyéndolo todo. El CO del Grupo, Col Mac MacDonald, derribó dos Jack y un Zeke Modelo 52 sobre la pista aérea mientras volaba en cabeza del 432 FS. Su recién ascendido Oficial de Operaciones, Maj Tom McGuire, también estableció su marca en esta salida al derribar tres Zeke en un intervalo de 15 minutos en la periferia de Clark Field, elevando de esta forma su registro hasta los 34. Tenía fijada su mira firmemente en el registro final de 40 de su eterno rival, el Maj Dick Bong; este as de ases estadounidense se había apuntado su último derribo por cortesía de un Oscar en Mindoro el 17 de diciembre. A Bong también se le había concedido la Medalla de Honor por medio del Gen Douglas MacArthur sólo cinco días antes de su 40ª victoria, aunque como forma de aplazar la recepción de esta medalla se le había ordenado volver a Estados Unidos, donde la USAAF aprovecharía al máximo el valor completo de la propaganda de sus logros.

El Capt Cy Homer (en el centro) asumió el mando del 80 FS en octubre de 1944 cuando el Maj J.T. Robbins se convirtió en segundo CO del 8 FG. El primero logró sólo un derribo el 10 de noviembre de 1944 mientras estuvo al mando, elevando su registro final hasta 15. El resto de los hombres de esta fotografía son el mecánico de vuelo de Homer, SSgt Mel Gardner, y el mecánico de vuelo auxiliar, Sgt George Kicker.



El as del 7 FS Lt Joel Paris reclamó su cuarta victoria con los P-38 (y la séptima en total, ya que anteriormente había conseguido tres derribos a comienzos de 1944, cuando el 7 FS se equipó con los P-40N) durante esta misión y elogió tanto al Zero como a los pilotos japoneses a los que se enfrentó sobre Mabalacat:

"El Zeke 52 es un avión muy rápido y maniobrable y los pilotos lo utilizan con el mejor aprovechamiento posible. No evitan las pasadas frontales y, algunas veces, inician ellos mismos estos ataques".

En aquella ocasión, Paris mandaba la Escuadrilla Roja Rosada cuando los cazas japoneses atacaron los cuatro P-38 que componían esta formación, así como los B-24 a los que protegían. Paris realizó una acción evasiva al ascender inmediatamente para ganar altitud y mandar su escuadrilla por encima de la apretada formación en forma de caja de los Liberator. Convirtiendo la altitud en velocidad, el guía de la escuadrilla se lanzó en picado sobre la cola de un desventurado Zero y disparó una única ráfaga contra su enemigo. Al alcanzarle en el depósito de combustible, el caza explotó en una bola de fuego. En aquel momento, el resto de los cazas de la Marina estaba acosando tanto a los bombarderos como a los ampliamente superados P-38 y, aunque Paris eliminó tantos Zeke como pudo hasta que su punto le indicó que estaba escaso de combustible, cuando puso rumbo a casa sus auriculares seguían todavía llenos de gritos de ayuda.

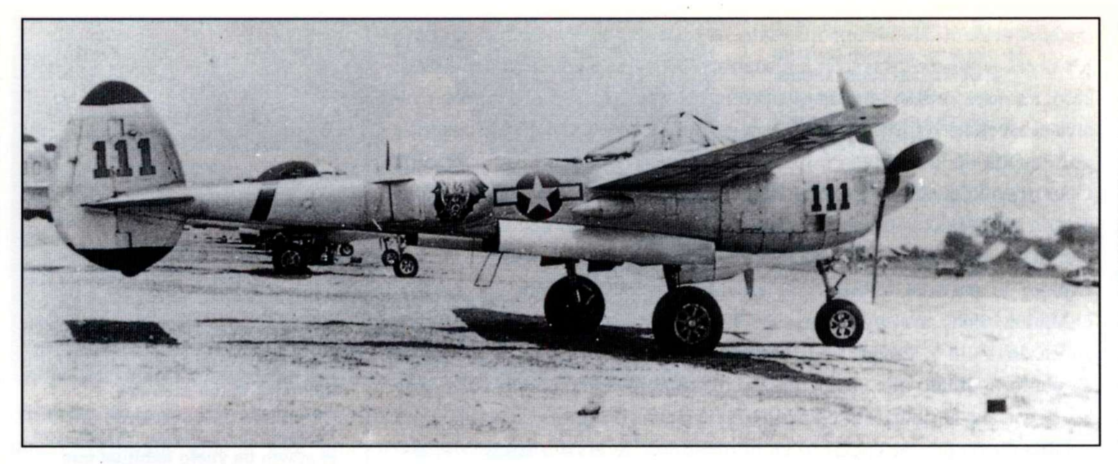
Otro piloto que se encontró en el meollo de la acción sobre Mabalacat el día de Navidad fue Rabbit Pietz, que ocupaba el puesto del último hombre en la Escuadrilla Verde del 431 FS. Durante el transcurso del enfrentamiento acabó perdiendo contacto con su jefe, el Lt John Tilley, cuando se retrasó para cubrir al tercer hombre de la escuadrilla cuyo P-38L-1 tenía problemas en el motor. Mientras intentaba proteger a su renqueante compañero de escuadrón, Pietz fue atacado desde arriba por una formación de Jack. En el consiguiente combate por su supervivencia, derribó un único caza japonés, pero los seis restantes consiguieron alinearse detrás del perplejo piloto del P-38 para rematarlo.

Los confines de la cabina de los P-38 eran relativamente espaciosos en comparación con otros cazas aliados como el Spitfire o el Mustang, como muestra claramente esta fotografía del as de 15 derribos Cy Homer. Vestido con el atavío de vuelo habitual que contradice su puesto como CO del escuadrón, Homer posa para la cámara en su último P-38 (un L-1) a finales de 1944. Considerado como uno de los mejores pilotos de caza de toda la USAAF, parece que a Homer, una vez en el aire, no le condicionaba mucho un accidente de motocicleta anterior a la guerra que afectaba a su paso al caminar cuando estaba fuera de la cabina.

A pesar de encontrarse en una posición aparentemente indefendible, Pietz consiguió de alguna manera colocarse en posición de disparo sobre el Jack de cola y lo alcanzó con varias ráfagas bien dirigidas. El caza Mitsubishi se incendió rápidamente y se estrelló cerca de Clark Field. Aunque Pietz maniobraba de forma brusca para salvar su vida, Tilley logró unirse a él y esta pareja confirmó el derribo de un Jack cada uno; este último logró su quinta, y última, victoria 24 horas más tarde.

Aparte del Zeke Modelo 52 de Tilley, se reclamaron otros 12 aviones japoneses sobre Clark Field al día siguiente, incluidos cuatro Zero para Tom McGuire que establecieron su registro final de 38 victorias. Como postdata de aquella memorable salida, de hecho llegó a perseguir a lo que parecía iba a ser su quinta víctima del día cuando, o bien el cansancio o el exceso de entusiasmo hicieron que sus disparos se esparcieran lejos del desventurado Zeke, a pesar de realizar varias pasadas contra el aparentemente condenado caza.

No todos los pilotos que se habían iniciado en combate con los caza monomotores quedaron convencidos inicialmente por el P-38, aunque uno de ellos consiguió un cuarteto de derribos, convirtiéndose en as aquel día. Al Lt Sammy Pierce, del 49 FG, se le ordenó volver al combate con Bob Aschenbrener después de que ambos pilotos hubieran cum-



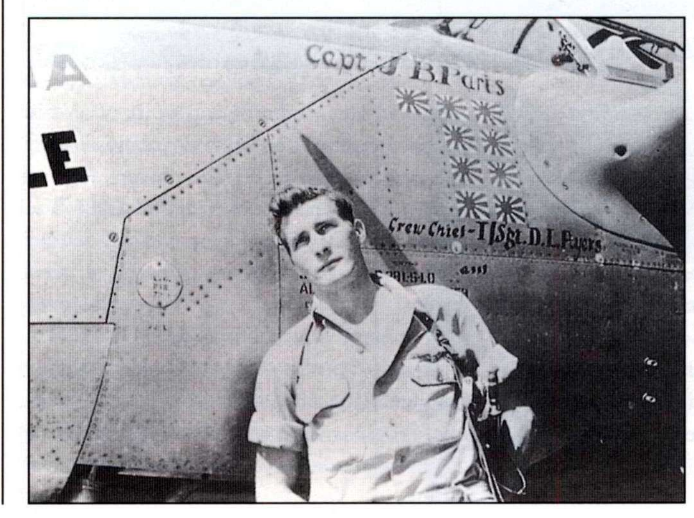
Esta instantánea muestra la parte derecha del P-38L-5 *Peewee V* de Ken Hart. El 431 FS comenzó a colocar sus distintivos de la Cabeza de Satán en el alojamiento del radiador del larguero al final de las operaciones en las Islas Filipinas, cuando llegaron los nuevos L-5 al teatro de operaciones para sustituir a los desgastados L-1.

El recién ascendido Capt Joel Paris se apoya en el P-38L-5 44-23453 *Georgia Belle* en marzo de 1945, poco después de conseguir su noveno y último derribo, un Zero, cerca de la isla de Hainan el día de aquel mes. Paris, el segundo mejor as del 7 FS, había reclamado sus tres primeras victorias con los P-40N a comienzos de 1944, antes de derribar otros cinco con los Lightning en las Islas Filipinas durante las últimas semanas de aquel año.

plido con éxito sus periodos de servicio con los P-40 (Pierce logró tres derribos con el Warhawk), con el grupo, en 1943/1944. Cuando descubrió que su antigua unidad se había reequipado con los P-38 desde su periodo en el frente, Pierce no sintió ningún entusiasmo por entrar en combate con el caza bimotor de Lockheed. Sin embargo, sus cuatro derribos en 25 minutos durante el transcurso de esta salida le demostraron la superioridad del Lightning sobre sus rivales monomotores.

El último derribo de Pierce en esta misión asumió, de manera bastante polémica, la forma de la aparentemente indestructible quinta víctima de Tom McGuire, ya que Pierce había observado con creciente impaciencia cómo el major, y otros pilotos de los P-38 de su formación, realizaban intentos inútiles de derribar el caza japonés. Con mano firme, descendió hábilmente hasta el desafortunado Zeke desde una altitud superior, se colocó justo detrás de él y lo derribó inmediatamente con una única ráfaga. Pierce no se dejó impresionar por la invectiva personal que le dirigió por las ondas un bastante irritado McGuire, que le acusó de ser un "entrometido ladrón".

Sin embargo, no todas las unidades participaron en las incursiones contra Clark Field el día de Navidad y el día posterior, ya que los pilotos del 80 FS tuvieron que perderse esta acción como resultado del compromiso vigente de defensa de Mindoro. Sin embargo, el veterano de Hollandia Lt C. B. Ray sí logró sus dos derribos imprescindibles para convertirse en as el día 29 de ese mes cuando derribó un Dinah sobre Hill Field, en Mindoro, durante una patrulla matutina, seguido de un Zero, que intentó atacar un convoy aliado mientras él realizaba su segunda salida aquella tarde. Su compañero de escuadrón, *Screwy* (chalado) Louis Schriber hizo gala de su apodo 24 horas más tarde cuando acechó, completamente solo, una formación de Zero sobre Mindoro. Derribó varios de ellos incluso antes de que se dieran cuenta de que les estaba atacando y al menos se vio a uno de los Zero estrellarse, mien-

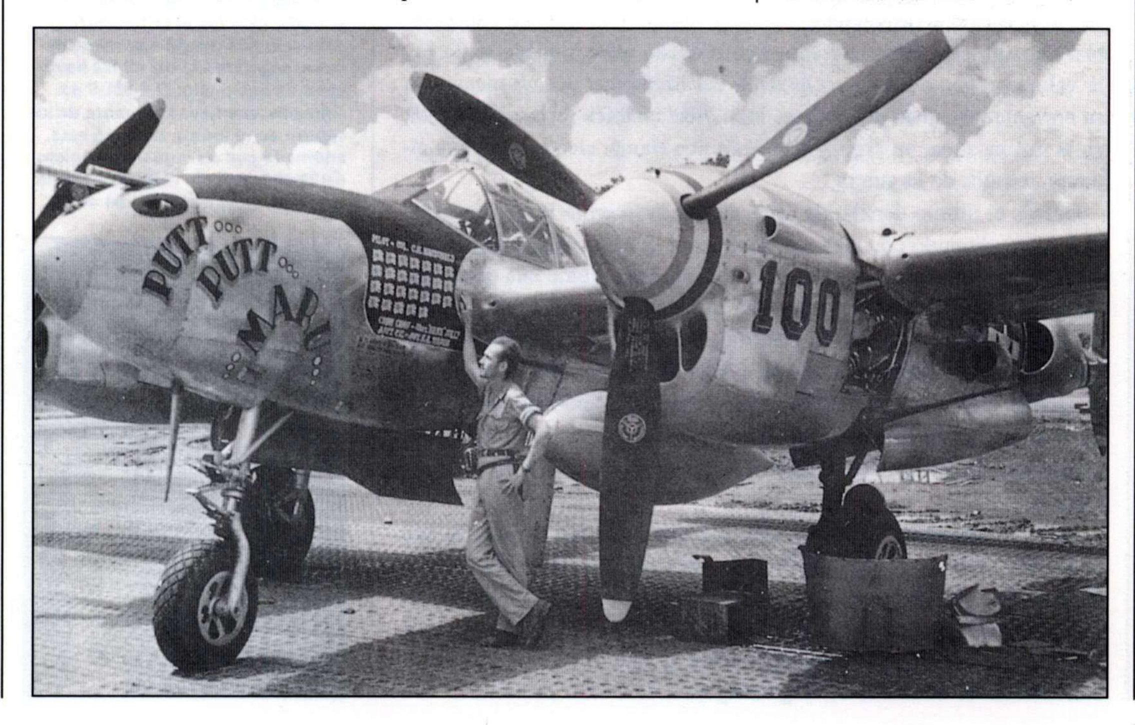


tras otros dos huyeron dejando una estela de humo. Este único derribo confirmado logrado por Schriber en aquella fecha le convirtió en as; fue también su última victoria.

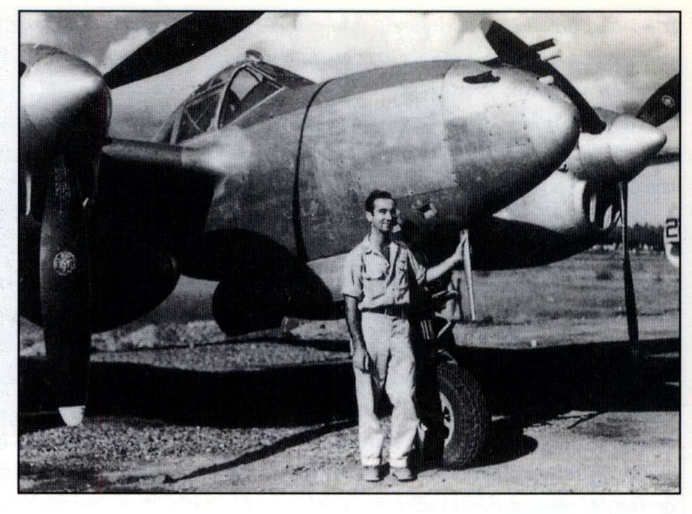
Algunos de los últimos ases de los P-38 de la II Guerra Mundial surgieron el 1 de enero de 1945 durante la última misión que se realizó contra Clark Field, antes del desembarco estadounidense en el Golfo de Lingayen. El Lt Milden Mathre del 7 FS consiguió su quinta (y última) victoria cuando se encontró con un Zeke 52 sobre el campo de aviación, mientras realizaba una escolta para una formación de B-24. El veterano Lt Joel Paris también registró un derribo en este vuelo (su octavo de un total de nueve), aunque su adversario demostró ser un hueso mucho más duro de roer. Paris, que mandaba el 7 FS en esta ocasión, había obligado a un grupo de Zero a realizar un círculo defensivo Lufbery, que resultaba muy arriesgado de romper. No obstante, se lanzó en picado hacia la turbulenta rueda de vagón de los cazas de la Marina y los atacó de frente, alcanzando el alerón de un Zero al que se vio caer en barrena sin control fuera de la formación y estrellarse. Con el círculo de Lufbery roto, los cazas japoneses se dispersaron.

Nial Castle había participado en muchos combates desde sus acciones en solitario del 1 de noviembre, doblando su registro gracias al derribo de una pareja de Zeke el día después de Navidad, al oeste de Clark Field. Sólo necesitaba un único derribo para ingresar en el selecto club de los ases pilotos de los P-38 y el Día de Año Nuevo se le presentó la oportunidad. Castle también escoltaba a los mismos B-24 que Paris y Mathre, aunque él formaba parte de la escuadrilla del 8 FS en el lado contrario de la estela de los bombarderos. Había escuchado los gritos que indicaban el contacto con el enemigo y justo cuando se preparaba para romper la formación y buscar la acción, Castle advirtió un Nick que se acercaba directamente hacia él, intentando un ataque frontal contra los B-24. El Ki-

El Col Mac MacDonald y su último P-38L-5 (44-25471) fueron fotografiados en algún momento de febrero de 1945, después de que el jefe del 475 FG hubiera logrado su 27° y último derribo el día 13 de aquel mes. Consiguió nada menos que 13 de estas victorias en patrullas sobre las Islas Filipinas entre el 10 de noviembre de 1944 y el 1 de enero de 1945.



45 estaba a unos 8 kilómetros de distancia y, evidentemente, su tripulación no tenía ni la más mínima idea de que volaban en la trayectoria de colisión de un caza estadounidense. Castle bajó desde los 8.000 pies hasta la parte superior de las nubes a unos 6.000 pies por debajo, permitiendo de esta forma que el caza japonés pasase justo por encima de él antes de realizar una ascensión virando para colocarse detrás de la cola del Nick; el Ki-45 iba muy armado y no era el caza ideal para atacarlo de frente. Al disparar desde debajo con una deflección de 20º, Castle provocó que inmediatamente saliera humo del motor derecho, que luego se incendió envuelto en llamas, provocando que el Nick se estrellara a unos 16 kilómetros al noreste de Manila.



El veterano de dos periodos de servicio en combate Lt Col Bill Harris de pie delante de su bien conservado P-38L-5 (44-25673) en Zamboana, en agosto de 1945. Al igual que varios pilotos veteranos amplió su periodo de servicio como CO del 18 FG hasta el final de la guerra, momento en el cual había elevado su registro a 16, todos menos uno de ellos logrados mientras voló con el 339 FS en 1943/1944. Este registro final le convirtió en el mejor as de los P-38 de la 13ª Fuerza Aérea.

Después de enero de 1945, las Islas Filipinas sirvieron más como base ofensiva que como objeto de disputa. Por vez primera, los cazas y bombarderos de la recién creada Fuerza Aérea del Lejano Oriente (a mediados de 1944 se habían unificado la 5ª y la 13ª Fuerzas Aéreas dentro de la Fuerza Aérea del Lejano Oriente) podían llegar a la costa asiática, así como a parte del Pacífico central.

Las últimas victorias del 475 FG se registraron a lo largo de la costa de lo que ahora es Vietnam, a finales de marzo de 1945. De forma bastante apropiada, uno de sus miembros fundadores, el Maj John Loisel, consiguió su 11ª victoria el día 28 de ese mes cuando sorprendió a una pareja de Ki-84 Frank, derribando a uno y persiguiendo al otro hasta que se vio obligado a suspender el combate debido a la falta de combustible. Durante este breve enfrentamiento quedó impresionado tanto por la velocidad como por la aceleración del Nakajima, por no mencionar su brillante velocidad de ascenso. John Pietz también reclamó el día 28, en la misma zona, un Tojo, y Ken Hart dos Hamp, siendo éstos sus últimos derribos de la guerra.

Quizás el último derribo de un as de los P-38 en la II Guerra Mundial fuese obtenido con cierta polémica por el Maj George Laven, del 49 FG. De forma bastante apropiada él había conseguido una de las primeras victorias de los Lightning allá por septiembre de 1942, cuando derribó un biplano japonés sin identificar sobre Kiska, en las Islas Aleutianas, mientras pilotaba un P-38E con el 54 FS. Su último derribo lo consiguió bien el 21 de junio de 1945 (una fecha aportada por el propio Laven) o el 26 de abril; esta última fecha ha aparecido en varias publicaciones muy respetadas, incluida la excelente *Stars & Bars* de Frank Olynyk.

En cualquier caso, Laven buscaba blancos en la isla de Taiwán con su P-38L-5 cuando se encontró con un enorme hidroavión japonés que él identificó posteriormente como un Emily cuatrimotor. Después de numerosas pasadas disparando, consiguió derribar el gigantesco avión en lo que se considera oficialmente como su quinta victoria, lo cual le convirtió en el último as del Lightning de la II Guerra Mundial

Otro veterano de combate de la campaña del Pacífico que permaneció en acción hasta bien entrado 1945 fue el Lt Col Jerry Johnson, que prestó sus servicios como segundo CO del 49 FG hasta junio de aquel año. El P-38L-5 de Johnson, que lleva el nombre de su esposa en el morro, también está adornado con su registro completo de 22 victorias, un resultado que le convirtió en el mejor as del 49 FG.





A pesar de los intentos por mejorar su rendimiento, los Curtiss SB2C Helldiver mantuvieron una nada envidiable reputación por sus desagradables características de vuelo que les hacían casi entrar en pérdida. Apodados como *la Bestia*, se perdieron más aviones en accidentes de aterrizaje en las cubiertas que por acciones del enemigo. Sin embargo, los Helldiver fueron responsables de la destrucción de más blancos japoneses que ningún otro bombardero de vuelo en picado. Por contraste, el principal caza de la Marina de EE UU, el Hellcat F6F de Grumman, tenía unas grandes cualidades de manejo para las cubiertas de los portaaviones. Con todo, la velocidad, el radio de acción y la potencia de fuego del Lightning P-38 de Lockheed lo convirtieron en el aparato favorito de las tripulaciones aéreas en el Pacífico desde 1942 hasta el final de la guerra.

